



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danmarks Skibskredsløber, Forening for Offitser og Fløvskibere i Handel- og Orlogsmarine, Maritimforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdet, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri, medlemmerede 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



No. 1  
1927

INDEHOLDER BL. A.:  
**FORENEDE'S 60 AAR'S JUBILÆUM**  
VIKINGEN'S ADRESSEAVIS - CLIPPER-FORTÆLLING og SPÆNDENDE ROMANER.

JANUAR  
4. AARGANG





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

---

*Egne Agenturer:*

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

*Regelmæssig Rute fart*

paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien.

Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

*Import til Europa*

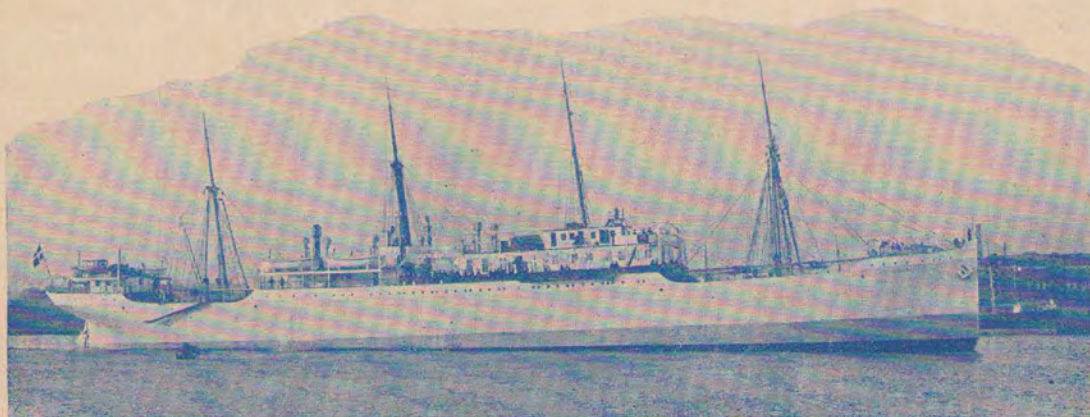
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.

*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov og Savmølle drift i Siam.*

---

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





# 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. <sup>A/S</sup>

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

**Sct. Annæ Plads 28**

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527



**K ø b e n h a v n K.**

Telegram-Adresse: P A C A O

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.

STATSANERKENDT

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 ADELERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.  
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER  
ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRÄNER, DAMPKRÄNER  
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER  
AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.  
WHITE'S OLIEFYRING  
F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

**ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410**

## 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. — Befragtningsagenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultrae



**IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

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.

*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, Ankere, 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

INDHOLD.

Forside: *Det flager i Byen og paa Havnen.* Flerfarvetryk efter Tegning af Christian Bogø.

Indledning af Red.

*De sidste Marsobservationer.*

*Saluten, der dræbte.* Af Kay Larsen.

*Clipperen »Thermopylae«.* (Nogle Smaatræk af dens Historie.) Med Ill.

1866—1926. *Det Forenede Dampskibs-Selskabs Jubilæum.*

Med talrige Fotografier og Tegninger.  
*Southampton Road 112* — eller hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru. Spændende Novelle med Illustrationer.

Gamle og nye Kompasser hos Ivar C. Weilbach & Co.  
 Nøli Opgave.

VIKINGENS ADRESSE-AVIS.

VIKINGENS KIKKERT-Præmieopgave.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

**SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

København K.



# 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



KAKERLAKKER

OG

VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139



PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3600

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre

LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. S. JØHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 - 3349 - 3684 - 4722

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



**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.

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



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**  
COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**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.

BILLARD

Stort Bladhold.

Post modtages.

Erbødigt Jens Gabrielsen

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

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

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr. „Proviant“

**Translatørskolen**

Valkendorfsvej 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. Omstill. til samtl. Afdelinger

Koster  
kun  
25 Øre.Faaes  
overalt.**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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.

»Eugene Schneider«s Forlis.

Juledag sank den store franske Bark »Eugene Schneider« af Nantes efter en Kollision med en engelsk Dampers, og saa godt som hele den store Besætning frygtes at være omkommet. »Eugene Schneider«, der var en af de faa franske squareriggers, der endnu var i Fart, var bygget i Chanténay i 1902 af Staal, maatte 2218 Tons Br. og tilhørte »Soc. Gen. d'Armementa« i Nantes — det store franske Sejlskibsrederi, der indtil for ganske nylig ejede en Flaade paa ca. 30 store nyere Staal-sejlere, hvoraf imidlertid nu 9 ifølge Bureau Veritas sidste Havariliste — er solgt til Ophugning, og hvoraf flere vel sagtens desværre snart vil følge efter.

Helsingørværftet.

Helsingørværftets 6te Skib til Sveabolaget i Stockholm er nu søsat og hedder »Rane«.

»Rane«, der paa det nærmeste er et Søsterskib til Selskabets Dampere »Hugin« og »Munin«, ogsaa leveret

af Helsingør Værft, bygges til Veritas højeste Klasse. Det har følgende Hoveddimensioner: 254 Fod i Længden, 337 Fod i Bredden og en Dybdegang af 16,1 Fod. Det indrettes som Passager- og Fragtskib med alle moderne Bekvemmeligheder, er forsynet med Isbryderstævn og har Krydstræk. Farten bliver 11 Knob.

Hele den islandske Handelsflaade ligger i Øjeblikket i København paa ét Skib nær.

Man ser i Øjeblikket det Særsyn, at hele den islandske Handelsflaade ligger i Københavns Havn med Undtagelse af ét Skib, Regeringens Kystskib »Willemoes«. Flaaden bestaar af følgende Skibe:

»Lagarfoss«, »Gullfoss«, »Godafoss«, »Esja« foruden »Willemoes«. De tre første tilhører Eimskipafélag Islands, de to sidste den islandske Regering; men de administreres af Eimskipafélag Islands.

Hertil kommer endvidere det islandske Inspektions-skib »Odinn«, der ligger paa Flydedokken, og endelig Nybygningen »Bruarfoss«, ogsaa Flydedokken.

**KAKERLAKKER**UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSSESMIDDEL**E. LINDBERG**

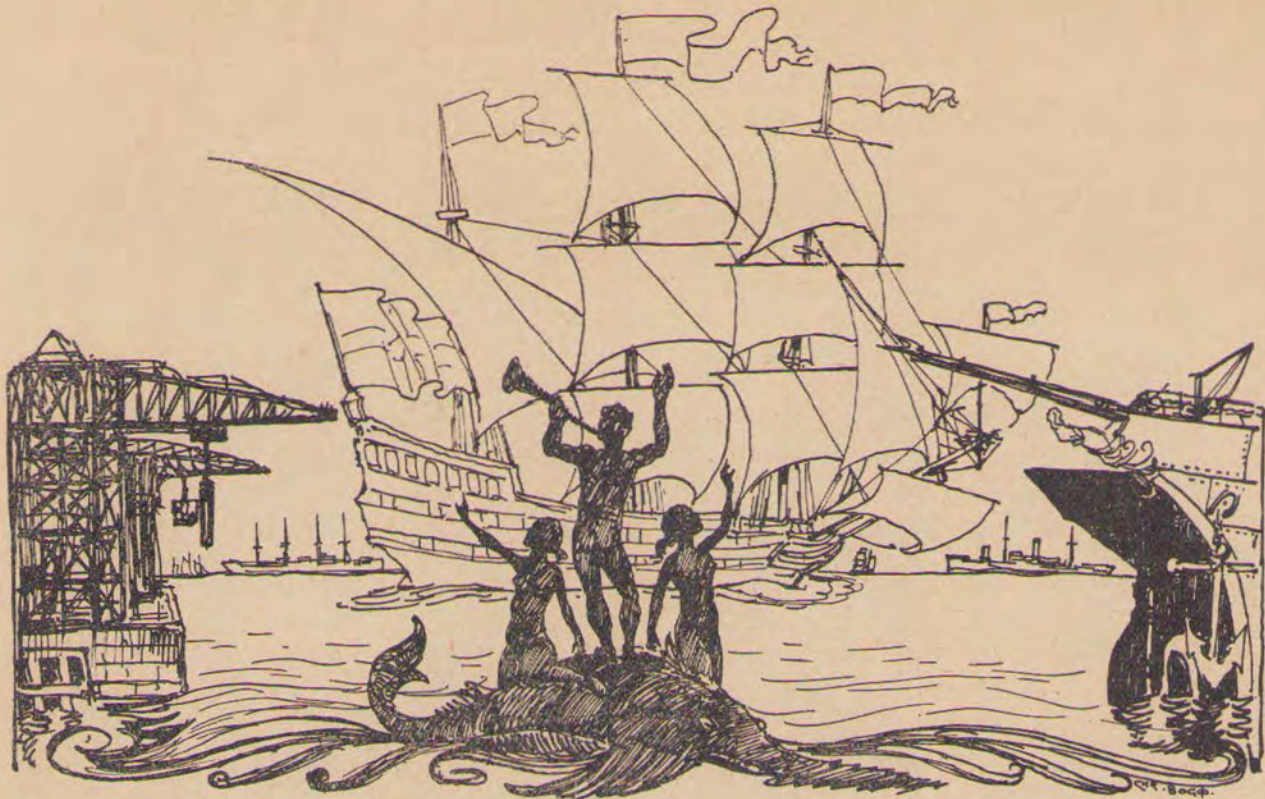
Deinfekter

FREDENSGADE 20 - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.

Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj





**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2<sup>1</sup>, TELEF. 9822 Ø REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

**EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT**

## DET FLAGER I BYEN OG PAA HAVNEN

Der er en egen Klang af Fest i disse Ord, og naar vi har gjort Bjørnsøns Ord til vore, da er det ganske naturligt for dermed at hilse det nye Aar og Fremtiden.

Intet andet Erhverv bruger som Skibsarten Flaget til Bannermærke. Det er Skibene, som viser »Flaget« paa de fjerne Have. Og naar Byen og Havnen flager, da kan det være, som for nylig, i Anledning af vort store nationale Dampskibs-Selskabs Jubilæum, men VIKINGEN'S Flag vajer hver Dag Aaret rundt i Byen og paa Havnen! — i alle Danmarks Byer — i alle Danmarks Havne! — Paa alle Verdenshave og i Havnene Verden over!

Fra Tusinder af Stader og Vinduer Danmark over, fortæller VIKINGEN'S Forsider om de af Landets Sønner, som fjernt fra Danmark varetager deres Arbejde derude til Gavn og Ære for vort Land.

Et nyt Aar oprinder, og det fjerde Aars Betegnelse kan indsættes paa VIKINGEN'S Forside. Gennem Kamp, Fejltagelser, Skuffelser, Misundelse og Mistænkeliggørelse er vi naaet saa vidt, ikke mindst bistaaet af Venner, der straks greb den Tanke, som laa til Grund

for Bladets Udgivelse. Paa samme Maade er vi bistaaet af de af Søens Folk, der klart har set, at gennem et Blad som VIKINGEN, skabes en Bro til Forstaaelse. Gennem Bladets Stof fornemmer Søens Folk, baade de der handler i Land og de der gaar med Skibene paa Langfart, at her er en fælles Verden, der trods Modsetningerne indbyrdes, giver fælles Chancer og fælles Modgang. Og gennem Bladets Fremgang i Land, forstaar de, at derved skabes Udbredelse af Kendskabet til Søens Verden og dermed bedre Forstaaelse af den, hvilket kommer igen paa Tusinde Maader.

Den danske Søfartsinteresserede véd, at her er med store Udgifter og hæderligt Arbejde skabt det Søfartens Organ, man savnede, og som det gælder at sikre Udbredelse og Styrke netop nu! Engang vil disse første Aargange vidne om den Beundring for Søens Folk, som skabte dem, og den Kraft, hvormed Søen som Erhverv sendte sine første stærke Rødder ind i den danske Offentligheds kaleidoskobiske Erindring.

Med Tak for trofast Venskab i det gamle Aar, beder VIKINGEN sine Venner modtage Ønsket om et glædeligt Nytaar!

*Christian Bogø.*



# Sandheden om Marskanalerne.

Da Mars i Efteraaret nærmede sig Jorden og i næsten en Maaned holdt sig paa »kort« Afstand, rettede Astronomerne Verden over deres Kikkerter mod denne mærkelige Planet, om hvilken saa mange Gisninger har været fremsat. Hvem har ikke hørt om Marskanalerne og Muligheden for Planets Beboelighed.

Med Hensyn til disse Forhold er da Sagen den, at der som bekendt fordres Luft (Atmosfære) af en eller anden Art for at levende Væsener kan finde Liv paa en Planets Overflade. Om Venus, der i Rækken ind mod Solen er Jorden nærmest, ved vi, at dens Overflade har Atmosfære, men at den tillige er saa varm (og Luften kun Vanddampe), at Liv endnu er usandsynligt eller umuligt. Om Mars, der i Rækken af Planeter omkring vor Sol, er den næste efter Jorden udefter, ved vi til Gengæld, at den maa være koldere end Jorden. Det store Spørgsmaal er da, om der indenfor vort Sol-system findes nogen anden Klode end Jorden beboet af levende Væsener, i bekræftende Tilfælde maa det da være Mars. Og i de regelmæssige Marskanaler, som tydeligt tegnede sig paa dens Overflade, og som regelmæssigt skiftede med Aarstiderne, har man tidligere ment at finde Beviset for, at Mars var en vandfattig Planet, og at Marsbeboerne derfor gennem Kæmpe-Kanaler ledede Vandet fra Polerne ned over Planetens Overflade, hvorved opstod vældige Græs-Egne eller kæmpemæssige Vegetationsbælter, der af Fugtigheden fik Farve og var de mørke Antydninger, man kaldte Kanalerne.

Denne Teori blev senere omstødt, idet en Astronom, vistnok Arhenius, fremsatte den plausible Teori, at Kanalerne var Revner og Rynker, som fremkom i Planets Overflade, efterhaanden som Kloden afkøledes og trak sig sammen.

Men nu har endelig Tyskeren Kühl i München fremsat den Teori, at Marskanalerne slet ikke eksisterer!

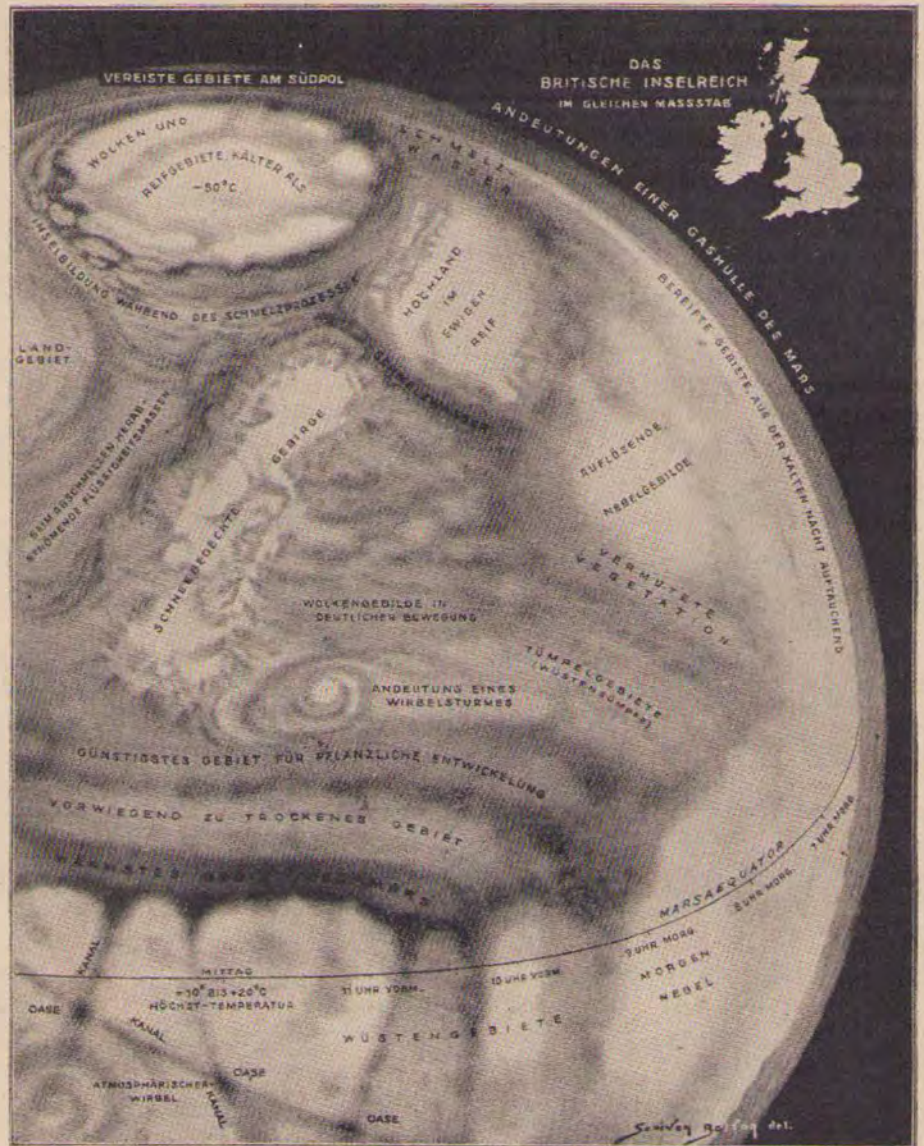
Da imidlertid saavel Øjet gennem Kikkert som Fotografiet tydeligt opfatter Kanalerne — hvorledes da forklare dette?

Jo! I vore Tider maa man være forberedt paa alt....

Marskanalerne skal kun være et optisk Bedrag!

Jasaa!

Jo! Kühl fremskaffer »Marskanaler« eller lignende



»Formationer« ad hel anden Vej, nemlig i et almindeligt Stykke Bogtryk! Tag f. Eks. en Side med trykt Sats i brede Linjer. Lad den end være nok saa regelmæssig, i en vis Afstand vil selv den ubetydeligste Forskel i Bogstavernes Tæthed (to B'er f. Eks. tættere end to L'r) efterhaanden *fortune* sig til mørkere Linjer og Flader. Dette vilde være saa meget mere tydeligt, hvis det regelmæssige Bogtryk dækkede en hvælvet Flade, som holdtes i saa lang en Afstand, at den *hvelvede Flade* kun virkede som *flad Skive*. Vi kender alle det morsomme og til Tider interessante og kunstværdige Mønstre, som fremkommer, naar to ensvævede, gennemsigtige Silkestoffer (eller f. Eks. Net) lægges ovenpaa hinanden. Figurerne og Linjerne vi da mener at se, eksisterer ikke, men er kun optisk Bedrag — og det er det samme Fænomen i Kikkertens og Øjets Linser, som ved Indtrykket paa Nethinden skaber det optiske Bedrag, vi kalder Marskanalerne.





# Salutten, der dræbte.

AF KAY LARSEN.

I vort Jule Nr. »Jul paa Havet« havde Sæternissen spillet os et Puds, idet han havde bortjernet Forfatteren Kay Larsen's Navn, som stod under Titlen til: *Paa Slavetogt under Dannebrog*. At det var Kay Larsen, som har Æren for denne udmærkede Fortælling, har sikkert ingen af vore Læsere tvivlet om, dertil er hans Emner og hans Stil jo for velkendte, og desuden stod han angivet som Forfatter i Indholdsfortegnelsen. Vi understreger dog med Glæde atter hans Forfatterskab til Skildringen.

I den skønne hvide By Charlotte Amalia paa de tre grøntkransede Høje ved St. Thomas' store, dybblaa Havn, var der i 1794 et besynderligt Røre. Alle mulige Nationer var repræsenteret dér under Dannebrog paa en Tid, da den kristne Menneskehed var optaget af Revolutions- og Krigsrøre.

Modsætningen var størst mellem Englændere og Franskmænd, hvis Hjemlande var i Krig med hinanden. Derefter kom Modsetningsforholdet mellem Franskmændene indbyrdes. Adskillige »Royalister«, der nu i Frankrig betragtedes som »Rebeller« eller i det mindste Flygtninge, havde slaaet sig ned paa St. Thomas, og Fjendskabet mellem dem og Republikanerne var ondt nok.

St. Thomas var en Frihavn. Det gav Stedet stor Betydning som Handelsplads. Under det neutrale danske Flag blev der drevet Storhandel, som bragte Rigdom til Øen. Samtidig kom den danske Koloni for Had. Franskmændene bragte engelske Priser til Havnen, og Englænderne bragte franske. De kongelige Privilegier gjorde Havnen til en aaben Favn for alle, og det bragte baade Velsignelse og Forbandelse. Selv maskerede Fribyttere var Gæster paa det gæstfri Sted. De snilde Forretningsmænd i Staden fandt Udveje for Transaktioner, der vilde have forfærdet de brave Konger i Danmark, der for at bringe Kolonien i Opkomst, havde givet saa landsfaderlige, store og »fuldkomne« Privilegier.

Generalguvernør Waltersdorff i Christiansted

paa St. Croix »regulerede« imidlertid forstandigt: Alle kunde søge til Frihavnen St. Thomas, men ingen Priser maatte sælges uden at være lovlige »kondamnerede« (prisedømte). Ingen Skibe maatte udrustes eller forsynes i Havnen til Kaperfærd. Det skete, at Generalguvernøren paa St. Croix og Kommandant Malleville paa St. Thomas lod udløbende Skibe standse og visitere i sidste Øjeblik, men de kunde ikke forhindre, at de uskyldige Skibe ankrede op i nogen Afstand fra Havnen og tog imod Baade, som de snilde Købmænd fik sendt ud til dem med Ammunition og andre Forsyninger.

Det danske Generalguvernement fik grove Trudsler fra den engelske Guvernør og Admiral Jervis og brøsiges Skrivelser fra den republikanske franske Generalguvernør paa Gouadeloupe. En engelsk Kaptajn havde endda aflagt edeligt Vidnesbyrd om, at det danske Generalguvernement havde afgivet Prins Frederiks Batteri ved Indløbet til St. Thomas Havn til Franskmændene, der havde besat Batteriet med 200 Mand, og denne Sag blev indberettet til den engelske Generalguvernør Stanley, skønt det var fuldstændig Opspind.

Fra fransk Side blev det gjort gældende, at Kolonien afgav Hjem for flygtede Royalister og beskyttede engelske Interesser. Den fransk-republikanske Kommissær paa Gouadeloupe sendte en vred Skrivelse til St. Thomas, og Overbringeren var Chefen for en 12-Kanons-Orlogsbrig »Brutus«, der havde en armeret Skonnert i Følge.

Brigchefen overbragte Kommandant Th. de Malleville Skrivelsen og aftalte med ham den Salut, der skulde afgives. Ved et Tegn fra Land buldrede Orlogsbriggen sin Salut, som Fortet »prompt« gensvarede.

Men her skete den 11. August 1794 noget uheldigt. En Matros havde forsømt at tage Kuglen ud af sin Kanon, og da den blev affyret, fulgte Sorg, Had og Ufred Kuglens Bane.



Fra Skibssiden foer den ind i selve Byen, smædede ind i en fredelig, hvid Borgers Hus og brasede ind i et Hjem, i en Dagligstue, hvor der kun var en Fader, en Moder og et legende Barn. Barnet blev dræbt.

Ved Forældrenes Forfærdelsesraab og Skrig strømmede Hundreder af Naboer og Genboer til, og Harmen og Deltagelsen var overstrømmende. Fra Mund til Mund, fra Gade til Gyde og til Embedsboligerne fløj Efterretningen om Ulykken.

Den franske Brigadechef var da endnu i Guvernørboligen. Han sendte straks Bud efter sin Næstkommanderende, der lagde Skylden paa Konstablen. Chefen gav Ordre til, at Konstablen skulde lægges i Jærn. Sammen med Kommandant de Malleville gik han til Ulykkesstedet. Her gav han de uformuende Forældre 125 Rigsdaler til Barnets Begravelse, tolkede sin dybe Sorg over Ulykken og lovede at forebringe Sagen paa Gouadeloupe. Den højhjærtede franske Nation vilde ved en rundelig Gave søge at lindre Tabet af det uskyldige Barn. Derefter vendte han tilbage til Fortet med Kommandanten, men inden han kom ombord, var der indtruffet noget meget opsigtsvækkende.

I hele Befolkningen gærede der Mistillid og Forhaandsfjendtlighed mod Republikanerne. Royalisterne holdt sig i Ro, men til al Ulykke var der i Byen en velstaaende Jøde, Semagh Aboab, som hadede Republikanerne over al Maade — indtil Galskab. Naar end han saa Franskmand i Uniform, blev han rasende. Han aabnede Vinduet og raabte Skældsord efter dem: Kongemordere, Røvere. Selv havde han mistet mange Penge ved Revolutionen.

Da nu Efterretningen om Barnets Drab naaede ud over hele Byen, slog hans Had ud i lys Lue. Han greb sin »Cutlass«, rede til at gaa løs, og da netop et Par franske Herrer passerede hans Hus, kunde han ikke styre sig. Han styrtede ud — og angreb dem.

Maaske saa Jøden i sit Raseri ikke, at de to Herrer var ubevæbnede, maaske fik han netop derfor Mod til at kaste sig over dem. Den ene af dem, en Passager fra »Brutus«, var Sekretær hos den franske Konsul paa St. Bartholomæus. Han fik 7 Saar, men under Forsøget paa at vriste Vaabnet fra den fanatiske Angriber, fik denne selv en »Blessure«, der tog Vildskaben fra ham. Han styrtede ind i sit Hus og faldt besvimet om med sin Cutlass fastknuget i Haanden. Der fandt et Par tililende Borgere ham. I deres ophidsede Tilstand saa de i ham et nyt Offer for de grusomme Franskmænds Brutalitet.

Der blev endnu større Opstandelse end før. Borgerskabet raabte op om, at Franskmændene med koldt Blod myrdede løs paa Befolkningen. Overalt var der Sammenstimlen — til »Selvfor-svar«.

Den haardtsaaede Franskmand, som senere viste sig at være »et sindigt og høfligt Menneske«, blev bragt ind i en brav Borgers Hus, og mens hans Fæller ude i Byen krævede »Satisfaktion«, krævede Borgeren blot almindelig Beskyttelse for den saarede Stakkel.

Bølgerne gik imidlertid højt. Den brave Byfoged Stenersen mødte op i Huset, hvor den saarede var bragt ind, og vilde have ham arresteret. Husværtten stod fast, viste den haardtsaaede frem og indestod for hans Tilstedeblivelse: »Som vel var,« rapporterede Kommandanten hjem. »Hvad kunde de desperate Republikanere ikke have grebet an, hvis den forrevne og blødende Stakkel var blevet slæbt til Fortet?«

Da det trak op til Tumult i stor Stil, gav de Malleville Ordre til Borgerkaptajnen om at kalde Borgerskabet under Vaaben. »Borgetrommen« lød gennem Gaderne, og Borgerne mødte i fuld Udrustning til Patruljering. Frinegerkaptajnen blev ogsaa allarmeret, og stærke Tropeafdelinger splittede i Dagens og Nattens Løb enhver Sammenstimlen.

Under alt dette blev den saarede Franskmand bragt til Hospitalet, medens Jøden kom under civil Lægebehandling. Den franske Brigadechef krævede Satisfaktion for sin mishandlede Landsmand. Inden han gik ombord, havde han et Sammenstød med Byfogden Stenersen. Han skal have sagt: »Citoyen juge, je t'ordonne au nom de la republique..... Borger (Kamerat) Dommer, jeg befaler Dig i Republikens Navn..... de faire justice a ce citoyen, qui vient d'être assassiné..... at udøve Retfærdighed overfor denne franske Borger, som nær var myrdet. Den danske Byfoged svarede ... »et je vous ordonne au nom de roi d'être soumis a ses lois...« og jeg befaler Dem i Kongens Navn at være hans Love hørige... Den franske Kaptajn var ved at fare op og hidsige Stemmer lod sig høre i Forsamlingen. Det lod til at skulle gaa løs, og Malleville vilde træde frem for at mægle, da Franskmanden pludselig tog sin Officerskasket af, bøjede sig og sagde: »Je respecte le roi, il est notre ami... Jeg bøjer mig for Kongen; han er vor Ven...«

Og saa fulgte en høflig Afsked. Kaptajnen gik ombord og sejlede med Briggen til Gouadeloupe for at aflægge Rapport. Skonnerten blev tilbage for at bringe den Saarede med saasnart han kunde flyttes.

Stadig gik Bølgerne højt. Det var omtrent som under Krigstilstand. Skonnertens Mandskab maatte blive ombord, og der siges, at det laa med ladte Kanoner. Bevæbnede Patruljer gik gennem Gaderne og langs Havnen, og paa Fortet var hver Mand og hver Kanon rede.

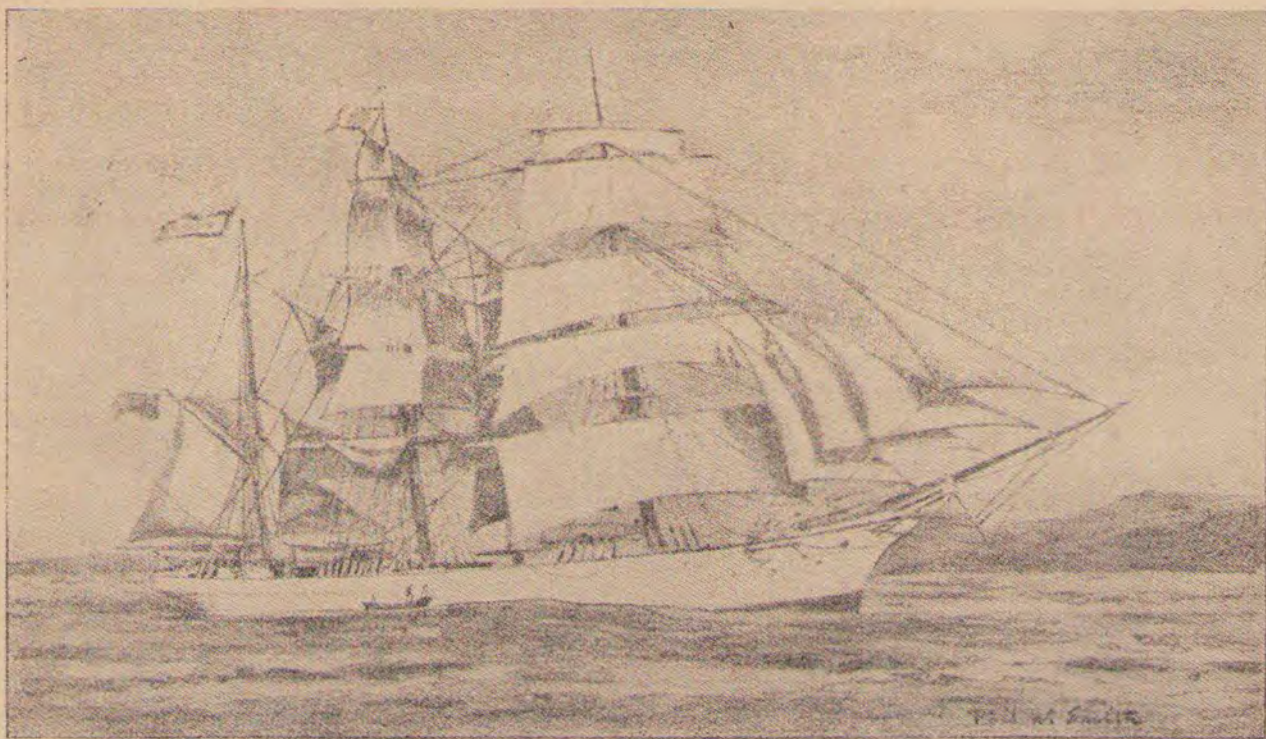
Der blev ikke Ro, før Skonnerten var sejlet med den Saarede og ny Begivenheder lagde Beslag paa Opmærksomheden.

Kommandanten, der var vant til Bryderier, beklagede sig ikke over Modgangen, tværtimod skrev han hjem om Begivenheden: »En besynderlig Beskrivelse var den Dag over dette Sted, thi ellers havde det blevet en blodig Dag«.

Desværre bragte det store Røre det dræbte Barn i Forglemmelse. Paa Begravelsesdagen summede Bitterheden igen i Byen, men Franskmændene synes at have ladet Barnets Død gaa lige op med Overfaldet paa den franske Civilist.

Og alt det kom af et Saltskud.





## CLIPPEREN „THERMOPYLAE“.

China Tea! Hvor disse Ord dog indeholder en Verden af Begivenheder! Eller gjorde det i hvert Fald i sin Tid! For nutildags forbinder Folk i Almindelighed ikke andet dermed end den smule tynd The, Doktoren ordinerer for den daarlige Mave. Men forhaabentlig forstaar De, kære Læser, at vurdere den ægte og stærke The og vil derfor ogsaa forstaa den Rigdom af Indtryk, Navnet forbinder.

Men »China Tea« fremtryller for Erindringen fra svundne Dage Billedet af de store Victorianske Dagligstuer, hvor Damer i Krinoliner nippede til deres »Tay« (noget der var endnu finere end five o'clock tea eller i hvertfald noget lignende) af æggeskalstynde kinesiske Kopper, hjembragt direkte derude fra! Og »China Tea« fremtryller Billedet af de rigtige gamle Købmandsbutiker (ligesom Twinnings paa Strand) med snoede Brystsukkerstænger i Vinduerne og indisk Syltetøj i Glas-Flasker, medens Svende med Sidewhiskers ærbødigt lyttede til de Ønsker, som sparsommelige Husmødre af Jane Austen-Typen fremsatte! Og »China Tea« minder om de gamle Købmandsdyder, som førte fra Hovedgaderne ned til Floden og Kajerne dér, netop dér, hvor East-India Docks« endnu er, og hvor »Londons Docks« gemte sig under en Skov af høje Master og vingebrede Ræer! Og i »China Tea« glimter Guldet fra Pagoderne omkring »Foochow«s Ankerplads derude i Kina! Ankerpladsen tæt pakket med Djunker, nette og sirlige og yndefulde, som Kinamanden kan gøre det, naar han sender sin Djunke tilsøs og overlader til Vindenes Gud, at føre den trygt i Havn tilligemed Last og alt Levende ombord! Og i Tankerne ser

vi endnu det travle Liv paa Floden foran de europæiske Faktorer, Kraner og Lægttere og det uendelige »Bumb« af Træhamre, hvormed de smaa sivmaatteklædte Thekasser blev skubbet paa Plads af travle kinesiske Stevedorer.

Og endelig fremtryller »China Tea« den stolteste Samling pragtfulde Skibe, Verden nogensinde saa for sine Øjne, naar da lige undtages Australien-Havnene og Themsen-Floden i de Aar, da »Uld-Farten« var paa sit højeste, og de samme Skibe samlede. I Foochow var samlet alle de stolte Skuder, hvis Navn endnu har Klang i gamle Sømandsøren! Her smeldede de gamle Handels-huses Flag, som nu for største Parten er borte; Handelshuse, hvis Skibe trak de første Kølvandstriber og Plovfurer i den Ager, som engang skulde blive den Britiske Handels Overmagt. Dér var den smukke »Sir Lancelot«, »Ariel« (værdig til sit skønne Navn, endvidere »Taitsing« og den hurtige »Lothar«, ligeledes »Hallowe'en«! Et Opbud af pragtfulde Sejlere med stolte Navne, der dækkede over eller henviste til Skibenes Ejere eller Bygmestre og højt vidnede om deres Dygtighed til at forene Hurtighed og Skønhed!

Og af hele denne Flaade af hurtige og stolte Skibe, er der maaske aldrig bygget et saa smukt og hurtigt Sejlskib, som den dengang berømte Clipper »Thermopylae«.

Det var ikke alene, fordi den havde de hurtigste Rejser at opvise og satte mere end een Rekord, som stod saalænge de hvide Vinger herskede over Havene, men den ejede de uudgrundelige Egenskaber, som faar en Sømands Hjerte til at banke hæftigere, naar han et Spand af Aar efter tænker tilbage.



Og denne »Overnaturlighed« er ikke alene opstaaet nu for Eftertiden. Af den samme Følelse kunde Mænd dengang blive besjælet. Det fortælles, at da den engang, det var i de australske Farvande, havde forladt Melbourne Havn samtidig med Orlogsmanden »Charyledis«, gav den Orlogsmanden sin Salut med Signalkanonerne. Men »Charyledis«, som efterhaanden sakkede agterud, signalerede til den bortsejlende Clipper følgende begejstrede Hyldest:

»Farvel, du stolte Skib! Du er den smukkeste Sejler, jeg nogensinde har set! Synet af dig glæder mit Hjærte!«

Saa meget desto mærkeligere, i Betragtning af dens stolte Ry mellem dens Samtidige, er det, at kun saa faa Enkeltheder om dens Dage har holdt sig indtil nu og ganske særligt de fra dens første Dage. Dens første Fører, Kaptajn *Kemball*, maa have været af den Slags alvorlige Folk, der helst ser, Folk ikke taler om dem ej heller om deres Skib.

Og dog lever der den Dag i Dag i mange Mennesker, som har set den paa dens Vej over Havet. Snart var den som et elskeligt lille Raadyr, der trippede sin Vej mellem grønne Øer i det Kinesiske Hav, snart gled den majestætisk derhenover mellem de øvrige Skibe i Australien-Farten. Andre erindrede den i Sydneys Dødvande, hvor en aandelet Brise, som sendt fra Himlen, kunde faa dens Topsejl til at bugne i stolt svungne Linjer, medens Skuden sely gled afsted som ført af en usynlig, magisk Haand. Men hos alle var der et Glimt af svunden Skønhed, som ved Tanken derom enten fik Brystet til at standse et Øjeblik eller Hjertet til at banke i Fryd.

»Thermopylae« blev bygget, ligesom de fleste af White Star Linjens Sejlskibsflaade, af *Hood* i Aberdeen. Af andre Skibe, som løb af Stabelen her kan nævnes »Miltiades«, »Cimba«, den pragtfulde »Patriarch«, den smukke »Salamis« (En »Rose« af et Skib at være, sagde en gammel Styrmand, der havde været Officer ombord) og endelig »Samuel Plimsoll«. »Thermopylae« var ligesom »Cutty Sark« bygget af flere Slags Træ, Skroget var af Fyr, alt det opstaaende Kabys-træværk af Teaktræ. Længs Lønningen løb en messingbeslaaet Kant i hele Skibets Længde, hvilket sikkert har givet nok af Udearbejde, hvis det skulde holdes paa »Aberdeen-Standard«.

Uden Tvivl kunde man kalde »Thermopylae« for det hurtigste af Datidens Skibe. Det vil sige, at den kan udvise den største udsejlede Distance i et Etmaal præsteret af et hvilket som helst Skib, hvis Bevægkraft er Vinden.

Dens første Rejse var fra London til Melbourne, den afsejlede fra London i November 1868 og havde mellem disse to Pladser den hurtigste Rejse, som nogensinde er præsteret af et Sejlskib — 60 Dage fra Havn til Havn, eller rettere fra Lods til Lods. Det blev betragtet som en sensationel Begivenhed og regnedes for et Tilfælde, idet man absolut modsatte sig den Tanke, at Skibet skulde kunne hævde den Berømmelse, den havde vundet paa denne Tur. Men

den næste Tur blev ikke mindre glørværdig og af nøjagtig samme Varighed paa Dagen med kun et Par Timers Forsinkelse. Logbogen fra dens første Rejse er endnu bevaret og er en Sjældenhed med Hensyn til Optegnelsen om hurtig Sejlads. De største Hurtigheder opnaaedes paa Uturen mellem Cap og Australien. Den 3. Januar 1870 løb den med Vinden ret agterind efter Loggen 330 Knob eller 380 lovbestemte miles à (1609 Meter). Hvis man yderlig hertil lægger 10 miles beregnet som Overskud ved forskellige Bovter, faar vi en Gennemsnitshastighed af 15½ miles i Timen, hvilket er mere end noget andet Sejlskib før eller efter har kunnet præstere. (Herfra maa dog undtages »Lightning«s 430 miles). Imidlertid præsterede Clipperen det, at i det mindste 10 Dage af dens samtlige 60 til Rejsen havde et Gennemsnit af 350 miles i 24 Timer — og i een Uge mellem 30. December og 5. Januar udsejlede den en Distance af c. 2000 Landmil. Disse Rekorder blev aldrig slaaet. Paa sin første Tur var den kun 28 Dage fra Newcastle til Shanghai og gik ved denne Lejlighed gennem Sunda-Strædet. Ved en anden Lejlighed havde den sytten Dage fra Sydney til Hornet, medens meget hurtige Skibe i hine Dage, pralede af, at have gjort Rejsen paa eenogtyve Dage.

En bemærkelsesværdig Ting var dens særlige Bredde i øverste Del af Riggeren i Modsætning til en stor Del af Skibene i Kinafarten. Det er dette, som gav den et saa meget mere moderne Udseende end som f. Eks. »Ariel«, »Sir Lancelot« og den for sin høje Rigning saa kendte »Norman Court«.

»Thermopylae« havde helt igennem en Clippers Linjer. I Forlasten var Afstanden mellem Skibssiderne ikke større, end at man staaende en femten Fod fra Stavnen kunde naa begge Skibssider med udstrakte Arme, og det samme var Tilfældet agterud. Der siges, at hvis man lagde en Malaccastok langs dens Side, saa var der intet Sted, hvor Stokken kunde ligge helt ind til, uden at maatte bøjes, saa meget Spring var der i Clippers Linjer. Og i Forlasten maatte man, for at kunne holde sig oprejst sætte en Fod mod hver Side.

Dens første Rejse var som sagt i August 1868 og var en eneste Række af Rekord-Nedsablinger. Paa Udrejsen mistede den en Matros, Peter Johnson. Maaske var han det Offer, det besejrede og skinsyge Hav fordrede til Gengæld!

Kaptajn *Kemball*, som var dens første Fører, kom fra en anden Te-Clipper »Yangtze« og havde i sine yngre Dage været Kaptajn paa en Kystkutter i Australien. Han førte »Thermopylae« i flere Aar og kvitterede den kun for at overtage Aberdeen-Linjens nye Jern-Clipper, Flaadens Flagskib »Aristides«.

Clipperen var naturligvis malet »Aberdeen-grøn« og fik paa sine ældre Dage Øgenavnet »den Flaskegrønne«. grønt og Guld eller gult, som i hine Dage var Linjens Kontorfarver, har holdt sig til vore Dage i Damperne. Undermasterne, Ræer, Gallionsfigur (Spartaneren Leonidas)



Bougspryd og Blokke var malet hvide. Paa Stortoppens Flagknap gnistrede den forgyldte Hane, som vakte Konkurrenternes Mishag, de var alle som en enige om, at den endnu ikke havde erhvervet Retten til »gale«!

Under alle Omstændigheder, er det afgjort, at hverken den eller dens værste Konkurrent »Cutty Sark« nogensinde vandt Prisen for hurtigste Sejlads hjem fra Kina. 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 en 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<sup>o</sup> sydlige 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 trenen Hest eller en Hest uden Tøjler ikke kan vinde et Derbyløb.

Den almindelige Mening mellem Søfolk var den, at »Thermopylae«, naar den havde sin bedste Vind, var den hurtigste af de to. De gamle Lodser omkring Anjer og Java-Head plejede at omtalte den som den hurtigste af de to, og Folk fra dens gamle Mandskab plejede at sige, at den i det mindste har tre Rekorder, som aldrig er slaaet, London—Melbourne paa 59, 61 og 63 Dage. Maaske kan der spindes et Par »Ender« paa den Ting, men Faktum er, at »Cutty Sark«s nærmeste Rekord London—Melbourne var i 1877—78 og paa 68 Dage.

Seksten Dage fra Lizard til Linjen er en anden af dens Rekorder, som ligeledes staaer endnu.

Man har draget den Konklusion, at »Cutty Sark« var det bedste Skib med Vinden Agter, og at »Thermopylae« var det med Bidevind. Ligeledes, at »Cutty Sark« skulde have været det bedste Skib i Australien-Handelen, og »Thermopylae« i Kina-Farten. Men det er paa den anden Side givet, at et Skib, som oppe paa urolige Grader omkring 40 kunde løbe sine 305, 310, 312, 330 og 326 miles i 24 Timer i fem paa hinanden følgende Dage, at et saadant Skib kan ikke siges at være i sit Element i Australien-Farten.

»Thermopylae« blev solgt i 1889 til Hr. Robert Reford i Montreal, som har givet en Del Oplysninger om Clipperens seneste Aar.

»Endskønt jeg var meget stolt over det gamle Skib,« siger Reford, »kostede det mig dog mange Penge. Der siges, at da det kom hjem fra sin første Rejse til London med en Ladning The,

spenderede Købmændene i London, altsaa Modtagerne, Champagne paa Folkene en hel Uge igennem, og denne Form for »Velkomst« synes siden at være bleven en staaende Tradition.«

Under den nye Ejer sejlede den sin første Last, en Ladning Kul, fra Cardiff til Singapore. Natten før Afskeden, gav Kaptajnen en Champagneaften ombord og opdagede næste Morgen, at en af Gæsterne havde taget hans Gulduhr med sig. Kaptajnen maa aabenbart have været mere paaholdende end egentlig »ved sine fulde Fem«, for ikke saasart var han ankommen til Singapore, før han henvendte sig til Stedets Øvrighed for at faa opsat et Klageskrift, hvorefter han solgte en af Skibets Redningsbaade for en mindre Jolly, solgte alt Læsejlsgodset og de gamle Kanoner fra »Tower«, som Skibet havde ombord som en Slags Tegn paa Vaaben mod Piraterne i Kina-Søen. Han var netop i Gang med at holde Auktion over Skibets Stores, da Ejerens Agent i Singapore kom til og fik det standset, ellers havde han maaske fortsat, til han havde solgt Skibet.

Kaptajnen, som kom ombord i hans Sted, viste sig hurtigt at have Tegn til at blive det samme sorte Faar, som Forgæengeren. Og da »Thermopylae« lagde ind i Victoria-Dok, nægtede Folkene alle som een, at gaa med igen.

Britiske Søfolk er et mærkeligt, sammensat Folkefærd. Da Mandskabet fandt ud af, at Skipperen og Styrmanden ikke kunde komme af Stedet, holdt de Skibsraad paa Agterlugen og besluttede at lade sig hjemsende paa første Klasse til Frisco. Men Kaptajnen og Styrmanden, de to Letsindige, solgte Billetterne og gik paa Sold og lod sig saa i sidste Øjeblik sende hjem tilligemed Mandskabet som »forliste engelske Søfolk«.

Mr. Reford spurgte bagefter Søfolkene, hvorfor de ikke var gaaet af Vejen for at hjælpe Kaptajnen hjem, da han dog havde behandlet dem saa daarligt, at de ikke vilde tage med ham igen. Svaret lød, at han var en forbandet daarlig Skipper, men en morderlig god Sømand! Naar Vejret var fint, var han næsten altid fuld, men mødte de en Tyfon, saa veg han ikke fra Rat og Mesanmast, men stod klar med en Økse for at »kappe«, hvis det skulde gaa galt! Og derfor havde de en vældig Respekt for ham!

»Thermopylae« fik nu en ny Kaptajn og en ny Styrmand, og Skipperen var nok af en Type stik modsat Forgæengeren. Hans Navn var *Winchester*, og man var straks klar over, at han var, hvad man kaldte en »Haard Hals« og mellem de bedste Skippere i Verden.

Netop paa den Tid var det, at Uenigheden mellem Canada og U. S. A. var i Udvikling. Det drejede sig om Besejlingsrettighederne paa Pribyloff-Øerne og resulterede i den Foranstaltning, at man fuldstændigt afskaffede hele Britisk-Columbia's Sælfangerflaade, hvilket forøvrigt foranledigede store Tab for de paagældende Mandskaber og Kaptajner, hvoraf flere selv ejede deres Skonnert.

United States' Autoriteter havde opbragt en Skonnert, »Black Diamond«, hvis Kaptajn *Mc*



*Lean* havde et godt Ry paa de Kyster og forøvrigt var Modellen til Jack Londons Helt i Romanen: *Sø-Ulven*. »Den sorte Diamant« kom ind til Victoria, tog Mandskab og alt, hvorefter *Mc Lean* sendte Amerikanerne i Land. Dette var naturligvis en aaben Udfordring, som straks resulterede i, at Sælfangerskonnerterne blev jaget tilbage til Victorias Havn elle som een, saasart de viste sig udenfor Cape Flattery.

Men aldrig er jo en Vind saa daarlig, uden at den bringer noget godt med sig, og her var jo en enestaaende Lejlighed til at sikre sig et godt Mandskab til hans nye Skib. At de muligvis var nogle haarde Halse, var han forberedt paa.

Kaptajn Winchester fandt, at det var den bedste Besætning, han nogensinde havde sejlet sammen med. De var gennemgaaende alle unge Mænd fra Sælfangerskonnerterne, flere af dem fra Shetland og Hebriderne, altsaa ægte Vikingeblood. De havde ganske vist aldrig før sejlet i en skvær-rigget Clipper før, men vænnede sig hurtigt til Arbejdet og udtalte højlydt deres Glæde over det gamle Skib, dets udmærkede Egenskaber og Skønhed.

Da Kaptajn Winchester første Gang kom ombord, havde han store Side-Whiskers, dengang en Lapsemode, af hvilke han var meget stolt, men da han kom tilbage, var hans Whiskers væk! Og det forholdt sig paa følgende Maade:

Paa Rejsen havde de haft daarligt Vejr hele Tiden, den ene Snøvser efter den anden, og tilsidst var Mandskabet kommen agterud alle Mand og havde i fuldt Alvor hævdet, at det var »den Gamle«s Skyld, eller rettere hans Whiskers's, og af den Grund ønskede de gerne, han tog dem af. Nu maa det have været en usædvanlig dristig Mand eller dristige Folk, der turde nærme sig Skipperen med den uforbeholdne Opfordring til ham om at barbære Skægget af, men enten maa Kaptajn Winchester have staaet paa en usædvanlig god Fod med Mandskabet, saa at han ligesom Kaptajn Reece paa »Mantelpiece« resonnerede, »det var min Pligt, og saa gjorde jeg det« — eller ogsaa har han haft en Følelse af, at Folkene selv vilde tage sig paa at barbære ham. Det kan ogsaa tænkes, han virkelig har troet paa Virkningen af denne Operation, men der vides intet om, hvorvidt Vandene virkelig blev stille af den Grund.

»Thermopylae« var nu barkrigget, men Mr. Reford hævder, at dette intet ændrede i dens Sejlgygtighed, ligesom dens Sejlareal flere Gange var mindsket, uden at Hurtigheden havde lidt Skade.

Kaptajn *Marshall* paa C. P. R. Lineren »Empress of India«, hvis pragtfulde Clipperboug for nogle Aar siden ofte saas dér i Victorias Havn, erindrer saaledes, at han engang paa en Rejse fra Yokohama, hvor hans eget Skib gjorde over 16 Knob, i tre Dage havde Clipperen paa Siden. Saa godt kunde den gamle Skude endnu følge med.

Det var i den Tid, den sejlede paa Victoria, at Clipperen nær havde gentaget en af sine Synder fra Sydney nogle Aar i Forvejen, nemlig at over-

sejle en af Slæbebaadene. Og Ulykken vilde virkelig være sket, hvis ikke i sidste Øjeblik Folkene i Slæberne havde faaet denne fortøjet ved »Thermopylae«. Skipperen paa Slæberen var bleben advaret med, at Clipperen vilde være et mordeligt levende Skib at passe paa, men han havde bare lét deraf og bandet paa, at han var Mand for at tage selv en Fuldrigger ud til Cape Flattery med 12 Knobs Fart i en Brandstorm.

Saa skete det altsaa, da han skulde tage den i Havn, at da han holdt den gaaende lidt for længe, saa »Thermopylae« havde faaet Fart paa, og da han nu slog »fuld Kraft Bak« paa Maskinen, gik Clipperen over Stævn med en saadan Fart, at den vilde have knust Slæberen, hvis ikke dens ene Anker havde faaet fat i en af Kajens Fortøjningsspiller. Stødet var saa stærkt, at det rev hele Lugaret op, medens Ankeret tilsidst havnede nede paa Dækket. Resultatet blev, at Slæberens Ejer maatte betale omkring 750 Dollars i Ska-deserstatning.

Tiden var gaaet, og Clipperen ikke mere rentabel. Endnu kunde den bruges til The- eller Uldfarten, men kun lejlighedsvis. Alene dens Ballast for at gøre den tilstrækkelig stiv, var over fire Hundrede Tons. Der blev saa kun c. 1000 Tons til Lasten, og hertil kom, at det blev vanskeligere og vanskeligere at finde en passende Fragt til den gamle Skude. Paa dens sidste Rejse under britisk Flag lastede den f. Eks. Oregon pine fra Portland til Leith, og da maatte man skære Hul i Bougen for paa den Maade at lave Lasteporte og kunne komme til at stuve den.

Paa den første Rejse, efter at Messrs. Thompson havde solgt den, klagede Mandskabet, der var mønstret i Cardiff, over, at Lugaret var for lille. Men paa den Tid havde Clipperen kun c. 30 Mand, medens Lugaret i dens første Tid i Kinia-Farten havde været stort nok til 64 Mand.

Der var endnu mangan stolt Skude, som i de Dage sejlede paa Victoria. Pacific-Kysten var jo som bekendt de gamle »Vindjammer«s sidste Tilflugtssted. Af og til saas den lille, smukke »Titania«, som tilhørte Hudson Boy Comp., og som stadig kunde gøre Turen fra London til Victoria trods vestlige Storme paa 90—100 Dage. En anden gammel Bekendt af »Thermopylae« fra Kinia-Fartens Dage var »Lothair«, som nu var købt af Chile og endnu i lange Tider dyppede Klydserne i Pacific, medens *Heaps* gamle Uld-Clipper »Antiope« ejedes af en Reder i Victoria.

I 1895 blev »Thermopylae« solgt til den portugisiske Regering, der udrustede den som Kadet-skib for Drengene og gav den Navnet »Pedro Nunes« med Station i Tagus. Hvor den senere kom hen, vides ikke, men i 1907 blev den dømt som »utjenstedygtig til al Tjeneste«. Clipperen blev saa af Autoriteterne slæbt ud i Atlanterhavet og sænket med Kanonild — en værdig Død for en saa pragtfuld gammel Skude.

Alt, hvad der nu er tilbage af den, er dens gamle Taagehorn med Aberdeen-Linjens White-Star Mærke paa Midten.



# Det Forenede Dampskibs-Selskabs 60 Aars Jubilæum og Historie. 1866—1926.

The United Steamship-Comp. Ltd. 1866—1926.



C. F. Tietgen.  
Forenede's geniale Grundlægger.

At læse om DET FORENEDE DAMPSKIBS-SEL-  
SKAB's Start og Udvikling indtil 60 Aars-Jubilæet,  
er som at blade i et Bind af det Danske Folks Historie.  
Den Sum af Udsyn, Arbejde og Troskab mod Danmark,  
der straal'er ud fra Skildringen af FORENEDE'S Kampe  
og Sejre, lyser med et varrende Skær ud over vor sam-  
lede Skibsfart og Sømandsstand, ja over det danske  
Landbrug med. I Land fra den øverste Ledelse til Plig-  
tens Arbejdere, og ombord fra Kaptajn til den Yngste,  
aner man, har Viljen til at gøre det Yderste, besjælet  
enhver. Og hvad der gælder Søens Folk, kunde man ud  
fra disse Betragtninger overføre til det danske Land-  
brug.

Saa nøje følges Udviklingen her af D. F. D. S., at  
man kunde sige: Har de danske Landmænd forstaaet  
under skiftende Tider og Kaar at omlægge Danmarks

Landbrug og saaledes bibeholde det som Landets stør-  
ste Erhverv, saa skyldes det i første Omgang det Initia-  
tiv, som fra først af har raadet indenfor Forenede. Sta-  
dig har Selskabet maattet yde det yderste for at kunne  
byde Eksporten de bedste Transportmuligheder, hvis  
da ikke et uhyre Spild af Penge over i fremmede Re-  
deriers Lommer skulde være bleven Resultatet.

Selv om Selskabets Oprindelse daterer sig saa langt  
tilbage som 1866, kan vor Generation udmærket direkte  
følge Tempoet i Udviklingen, thi i vore unge Dage, om-  
kring 1875—1895, ja endog op til de senere Aar, sejlede  
endnu flere af de gamle Kendinge mellem Skibene, som  
har mødtes med de allerførste. Hvem har ikke som  
Dreng gjort Turen ud til Sommerferiens Herligheder  
ombord paa en af disse: *Brage, Horsens, Sct. Knud, Saxo,  
Ornen, Falster* og *Thy* — eller kender Hjuldamperne  
*København, Zampa* og *Øresund* (oh, herlige Tid, da Tu-  
ren langs Kysten ikke var kvalt af Lystbanen) — eller  
de gamle sejskibsriggede »Linere«, hvormed vi »erob-  
rede« en Plads paa Verdensmarkedet: *Charkow, Kasan,  
Kiew, Anglo-Dane* m. fl. Og holdt vi ikke af dem trods



A. O. Andersen.  
Forenede's nuværende Direktør og Reorganisator.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -



deres Mangler. Var de ikke for os ubrødeligt knyttet til Billedet af Toldboden og de danske Fjorde og repræsenterede sammen med Hestedroskerne og Hesteomnibusserne Datidens Luxus! Et Stykke Danmark, som Nutidens Ungdom, der er flasket op med Radio, Biler, Motorskibe og Flyvemaskiner, slet ikke kender noget til.

Men hvor hurtigt skifter ikke Billedet?

Og hvilken rivende Udvikling i Teknik og Foretagssomhed rummer ikke Navnene paa de moderne Skibe: *Frederik VIII, Aarhus, København, Louisiana, Arizona, Oregon, Brasilien, Parkeston og Jylland!*

Endda har i Mellemtiden Krigsaarenes Hærgen for D. F. D. S. næsten betydet Lemlæstelse af alt det, som var bygget op paa baade med Hensyn til Materiel og Ruter! Ej heller Efterkrigstiden har været blid ved *Forenede*, det skulde efterhaanden gøres til »Noget, der lige slæber sig igennem« — og saa vil dog et Blik paa Forenedes stolte Flaade og dets samlede Gerning i Dagene, som rinder, overbevise os om, at *Forenede* er i Pagt med sin glørværdige Fortid og er en af de store Piller, som bærer det danske Samfund!

Og den Vilje og Evne til Fremdrift, der var Grundpillen i *Forenede's* første Dage, og som netop til Symbol valgte Maltheserkorset, den samme Vilje og Evne besjæler den Dag i Dag *Forenede* og kunde ikke være personificeret bedre og stærkere end i den nuværende Direktør A. O. Andersen's stoute Person.

Under hans Ledelse foregaar i de senere Aar med *Direktør Körbing* som teknisk Direktør og Hr. Höhne som Underdirektør, den Genrejsning, der allerede har givet sig saa smukke Udslag, og hvor om senere skal berettes.

## 1866—1926

Kontorchef *L. O. Normann* har paa en smuk og værdig Maade skilt sig fra sit Arbejde med at skrive *FORENEDE'S* Festskrift. Snart sagligt og klart, snart i baaret Stemning og Beundring, udtrykt i mandige og kloge Ord, har han her givet en samlet Oversigt, fra hvilken vi hidsætter Brudstykker. Thi *FORENEDE'S* Historie er ikke blot for interessante Momenter, og en spredt Oversigt vil fortælle Læserne et og andet om ikke alene Forenedes, men ogsaa Danmarks og Skibsfartens vekslende Kaar og Vanskeligheder.

Om Tiden forud for Selskabets Dannelse hedder det:

Midten af det forrige Aarhundrede danner i Virkeligheden Grænsen for Overgangen fra Sejl til Damp som Drivkraft for Transportmidlerne paa Havene. Ganske vist havde *Robert Fulton* med sit i 1807 konstruerede Dampskib »Claremont« indledet Æraen for Dampskibsfarten, men først efter mange Aars Forløb var man kommet saa vidt, at Dampskibenes Succes definitivt kunde fastslaaes. Fra Træskibene naaede man frem til Jernskibene, og ved Drivskruens Opfindelse begyndte Døds-klokken at kime for Hjulskovlenes Plasken over Vandene. Jernet bød, efter at de første Vanskeligheder var overvundet, utallige Fordele som Konstruktionsmateriale, og Skruen betød langt større Ydedygtighed. Begge disse Opfindelser var ved Aarhundredets Midte begyndt at vise deres Overlegenhed over de tidligere Konstruktioner, og den store Opblomstring og Udvidelse af Skibsfarten kunde derfor Verden over tage sin Begyndelse.

Forholdene i Danmark paa det paagældende Tidspunkt er velkendte; efter den af den første slesvigske Krig affødte Sejerstro ramte Nederlaget i 1864 sønderknusende. Men, da Handlekraften syntes dybest svækket og de store Bedrifiers Tid for stedse endt, fik Danmark i *C. F. Tietgen* den Stormand, som, igennem Aarene der kom, mere end nogen anden blev Grundlæggeren af det nuværende danske Erhvervsliv. Som et Resultat af *C. F. Tietgens* geniale Fremsyn lever den Dag i Dag Landets største Bedrifter og fra ham udgik Kraften, der rejste Landet op fra Nederlagets Pessimisme og gengav Folket dets Tro paa sig selv og dets Tro paa Fremtiden. Dampskibsfarten Jorden over stod i Udviklingens Tegn, og for ham maatte Danmark være med. Den 11. December 1866 blev paa hans Initiativ »Det forenede Dampskibs-Selskab« stiftet, og om dets Historie og Vækst igennem de skiftende Tider skal der i dette Skrift berettes.

Allerede i 1845 var Grosserer *C. P. A. Koch* blevet Ekspeditor for Dampskibet »Caroline Amalie« og havde i 1856 dannet »Det alm. danske Dampskibs-Selskab«. Efterhaanden som Landet var blevet dækket med et Næt af Jernbaner, aabnede der sig nye Muligheder for vor Eksport og Udenrigshandel i det hele, og der saa *C. P. A. Koch*, at Dampskibsfarten maatte blive den store Formidler. Under Indtrykket af den forventede Fremgang, som kunde blive Samfærdselen til Del, søgte han derfor i 1866 at faa dannet et nyt Selskab »The Anglo-Danish Steam-Navigation Company«, der især

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

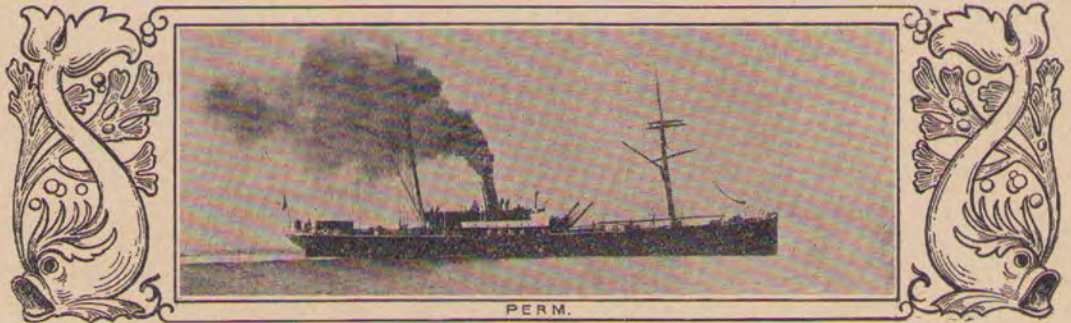
Vare-

D.D.P.A.

Mærke

TELOR.-ADR. PETROLEUM





Nogle af FORENEDE'S gamle veltjente Skibe.

skulde tage sig af hele Englandsfarten. Gennem nære Forbindelser i England lykkedes det ham at rejse den fornødne Kapital, og der bestiltes fire Skibe hos Andrew Lislie & Co. i Hebburn. Disse Skibe skulde leveres meget hurtigt, men førend de endnu var færdige, indtraf den aldeles uforudsete økonomiske Londoner-Krise i Maj samme Aar, hvilken blev Indledningen til en vidtomspændende finansiell Katastrofe. Den deraf opstaaede Uro bevirkede, at Koch's engelske Forbindelser trak sig tilbage og efterlod ham i stor Forlegenhed, saaledes at meget tydede paa, at hans Planer vilde strande. Dog, var C. P. A. Koch end kommet ud for et Uheld af skæbnesvanger Art, var hans Ideer og Foretagender for sunde til, at de for stedse skulde gaa til Grunde. Alt kunde ændres til det gode, hvis det lykkedes at skabe det nødvendige Rygstød, der sikrede det økonomiske Grundlag og førte over de første Borne-sygdommes Vanskeligheder. Det var dette, C. F. Tietgen saa, og under flere forskellige Forsøg, som fra dansk Side blev gjort for at sikre de fire bestilte Skibe, foreslog han at slutte Landets tre største Rederier sammen til eet. Hans Tanke var at lade »Koch & Henderson«, »H. P. Prior« og »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab« gaa op i en højere Enhed. En ekstraordinær Udvej maatte nemlig findes, om det under de dengang

givne økonomiske Forhold skulde lykkes at erhverve de fire omtalte Skibe. Det vilde ske, hvis Sammenslutningen kunde finde Sted. Men den vilde betyde endnu mere paa et helt andet Omaade. For C. F. Tietgen viste der sig her en Mulighed for at forbinde den inden- og udenlandske Dampskibsfart, saaledes at disse Virksomheder, hvis Udvikling er afhængig af forskelligartede økonomiske Vilkaar, kom til at yde gensidig Støtte, saaledes at de i Stedet for paa mange Felter at konkurrere, i et og alt kom til at hjælpe hinanden. Først ved en saadan Forening vilde der være skabt en Mulighed for at opbølge de indenrigske Produktionsforhold og fremme Handelsomsætningen. Ganske særligt vilde Udenrigsfarten vinde et sikkert Rygstød i Indenrigsfarten, som er lettere at overse og beherske, og som altid vil være mindre afhængig af det almindelige Fragtmarkeds Konjunkturer. Samtidig vilde den indenrigske Fart nyde godt af at komme i Forbindelse med de udenlandske Linier, og ved Tilførslerne udefra vilde man være i Stand til at opbølge Provinsernes Handel. Forholdet var nemlig lige til 1866 det, at Købstæderne stadigt maatte lade deres Varer gaa lokalt til København, fordi der savnedes gennemgaaende Takster fra Udlandet til Provinsbyerne. At dette føltes som en stor Gêne er givet, og det understregede Tietgens Ord,



naar han udtalte, at de foreslaaede Planers Virkeliggørelse paa en naturlig Maade vilde rette det hidtidige Misforhold.

Man forhandlede til henimod Aarets Slutning, og der fremkom flere forskellige Forslag, der dog ikke vandt tilstrækkeligt Bifald. Først da *Tietgen* evnede helt at skabe Formen, blev Forslaget vedtaget. Dette er lige saa betegnende for ham som for Tiden og de økonomiske Love, der da var raadende. Det hedder deri bl. a., at »der næppe er nogen Forretning, hvori det størst mulige Omfang og den størst mulige Kraft og Kapitalstyrke i den Grad forøger Chancerne for et godt Udbytte som Dampskibsrederiet, og det har fra de fleste Steder ved Erfaring bekræftet sig, at medens mindre Rederier have Vanskelighed ved at bestaa, have næsten altid de større Rederier, hvis ikke bestemte Fejl i Administrationen have frembragt et modsat Resultat, svarer udmærket Regning.«

»Det store Selskab ligefrem drager Forretning til sig, som det mindre maa søge. Man sættes i Stand til en ganske anden og bedre Regulering af Fragt for Personer og Gods saavel som af Forbindelsen mellem Ruterne, og til ved det større Udvalg af Skibe at fordele dem efter Rutersnes større eller mindre Krav paa de forskellige Aarstider. Man opnaa en langt større Regelmæssighed og bliver ved Samlingen af Godset paa enkelte Hovedsteder i Stand til med mindre Risiko at vedligeholde hyppige og regelmæssige Farter, saavel paa Østersøen som paa England og Belgien.«

Det var oprindelig Tanken, at det nye Selskab skulde bestaa af H. P. Prior's ni Skibe, Koch & Henderson's fire Skibe samt af de fire Skibe, der var bygget hos Andrew Leslie, og som man havde gjort sig saa store Anstrængelser for at bevare for Landet. Endvidere skulde man søge optaget »saadanne gode nye Skibe som de, der i de sidste to Aar for isolerede Selskabers Regning omkring i Landet vare byggede, og med hvem man kunne opnaa passende Overenskomst, saavel som under

samme Forudsætning de »Det almindelige Dampskibs-Selskab« tilhørende tre Skibe.«

For at gennemføre disse Planer var det nødvendigt at fremskaffe en samlet Kapital paa 1,500,000 Rigsbankdaler, og den tænktes tilvejebragt ved at udstede for 700,000 Rbd. 6 pCts Obligationer, der skulde tilbagebetales i Løbet af otte Aar, samt ved at tegne Aktier for de resterende 800,000 Rbd. Obligationsbeløbet skulde bruges til at betale *Leslie, Prior og Koch* med, og af Aktiebeløbet vilde *H. P. Prior* deltage med 200,000 og *C. P. A. Koch* med 40,000 Rbd., saaledes at der vilde være et Beløb paa 560,000 Rbd. at overtage som Aktier.

Af dette Beløb vilde der efter den nævnte Overenskomst behøves:

1. Januar 1867 .....	Rbd. 225,000
1. Marts » .....	» 130,000
1. September 1867 .....	» 100,000
1. Oktober » .....	» 50,000
1. Januar 1868 .....	» 55,000
	Rbd. 560,000

»Men«, hedder det videre i Forslaget, »da der selv med et meget lavt Udbytte af Forretningen i det kommende Aar kan forventes indvundet mere end de tre sidstnævnte Summer, vil man kun ved Overtagelsen behøve at disponere over tilstrækkeligt til Udredning af de første Summer, ialt 355,000 Rbd. eller circa 60 pCt. af det hele Beløb, selv om man ikke skulde bringe Aktierne paa Markedet før til Slutningen af Aaret, hvortil der imidlertid sandsynligvis forinden vil blive Anledning.«

Det var paa Basis af dette Forslag, der helt igennem bærer Præg af at være gennearbejdet, og ikke mindst gennemtænkt, af *C. F. Tietgen*, at nedenstående Deltagere den 11. December 1866 samledes for at danne det Foretagende, der i Aarenes Løb skulde vinde Verdensry under Navn af »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Tilstede var:

## GARGOYLE MARINE OLIER

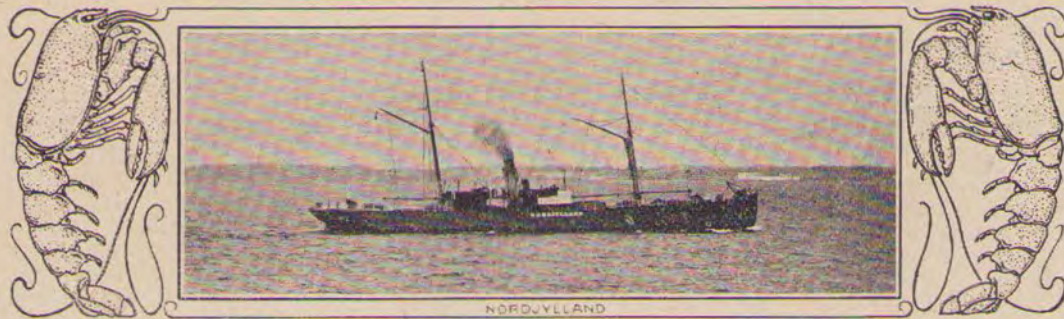
Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.





Etatsraad C. A. Broberg, Etatsraad O. B. Suhr, Etatsraad L. P. Holmblad, Konsul Edv. J. Hvidt, Grosserer C. A. Erichsen, Grosserer H. Erichsen, Newcastle Advokat John Morris, London, Baron J. Stjernblad, Marsvinholm, Fabrikkanterne Burmeister og Wain, Kaptajn, Brygger J. C. Jacobsen, Direktør C. F. Tietgen, Vekselmægler E. D. Lorentzen, Grosserer Em. Z. Svitzer, Grosserer G. Petersen, Etatsraad Linnemann, Etatsraad Nyholm, Kammerherre Simony, Bankdirektør J. Bierfreund, Grosserer W. Petersen, Grosserer H. P. Prior, og Grosserer C. P. A. Koch.

Tilsammen repræsenterede de fremmødte 840,000 Rbd. eller 1,680,000 Kroner.

Paa Forslag af Sjælen i det hele, Bankdirektør C. F. Tietgen, vedtoges det enstemmigt, at den første Bestyrelse af Deltagerne skulde bestaa af Etatsraad C. A. Broberg, Grosserer C. A. Erichsen og Direktør C. F. Tietgen. Udenfor Deltagerne Kreds optoges tillige Overretsprokurator Simonsen og Vaterskout Poulsen.

Bestyrelsens føytre Opgave var at udarbejde Forslag til Udkast til Love, at afslutte Kontrakter med Andrew Leslie og Co. Endvidere var Bestyrelsen bemyndiget til at forhandle med H. P. Prior om hans Kontrakt som Direktør for den indenrigske Fart. Naar dette var gjort, skulde man foretage det videre fornødne, saaledes at Driften kunde begynde den 1ste Januar 1867. Endelig havde Bestyrelsen Bemyndigelse til at træde i Forbindelse med Ledelsen for »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab« om Overtagelse af dettes Skibe og at afslutte Kontrakt herom; tillige skulde der føres Forhandlinger med Bestyrelserne for Dampskibene »Aarhus«, »St. Knud« og »Falster«.

Forhandlingerne med »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab« førte snart til en Overenskomst om, at man fra 1ste Januar 1867 overtog dettes tre Skibe, og fra den 31. Maj 1867 overtog man fra Dampskibsinteressentselskabet i Nykøbing F. Skruedamperen »Falster«, og endelig gik »St. Knud«, der ejedes af

Dampskibsselskabet i Odense, den 1. April 1867 ind i »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Flaade. Derimod lykkedes det endnu ikke at erhverve »Aarhus«.

Fra den 1. Januar 1867 var »Det forenede Dampskibs-Selskab« en Kendsgerning. Var Begyndelsen kun beskeden, maalt med vor Tids Maal, betød den dog for vort Land et meget stort Skridt fremad. En væsentlig Del af den danske Dampskibsfart — praktisk talt al Rutebart — var nu samlet under en fælles Ledelse. Hvad der før var adskilt, var nu forenet, og indenrigsk og udenrigsk Fart var kommet i nær Kontakt med hinanden. Det nye Selskab raadede over en Flaade, som var fuldt ud konkurrencedygtig, og da den spredtes ud over Havene, begyndte en ny Æra for den danske Søfart.

Fra en beskeden Begyndelse arbejder Selskabet sig nu fremad. Hvor forskellige smaa Selskaber har begyndt, indleder Forenede Underhandlinger og overtager saa, som Aarene gaar, de forskellige indenlandske Ruter.

Ganske selvfølgelig kom »Det forenede Dampskibs-Selskab« til at indtage en Monopolstilling; men gennem de tresindstyve Aar, det har virket, har det ikke et Øjeblik ladet sig friste til at misbruge den. Det var altid Selskabets Maal at være saa driftigt og fremskuende som vel muligt, og ingensinde benyttede det sig af den Magt, som Enevælde kan give. De danske Farvande er altid blevet besejlede i større Udstrækning og hyppigere end noget andet Lands, og faa Rederier rundt omkring har opretholdt, betjent og vedligeholdt saa regelmæssige Ruter som de indenrigske Ruter. »Det forenede Dampskibs-Selskab« befarer. Hver Gang Omstændighederne har talt derfor, er der sket Udvidelser, uden at man først har set paa øjeblikkelig økonomisk Vinding, og kun tilskyndet af eget Krav om, at Adel forpligter. har »Det forenede Dampskibs-Selskab« altid forstaaet at hævde sig.

Efter et Bestyrelsesmøde i »Det forenede Dampskibs-



# C. OLESEN

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K.

HØJBROPLADS 4

## A|S HANNIBAL SANDER

TLF. SØBORG 31 - 60 & 61

EMDRUP—KØBENHAVN

TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.

*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

## KJØBENHAVNS PORCELAINSFABRIK



MEGET HOLDBART PORCELAIN TIL SKIBSBRUG

DEKORERET UNDER GLASSUR

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -





Selskab» spurgte Etatsraad L. P. Holmblad engang *Tietgen*, hvilken Del af Selskabet, der stod hans Hjerte nærmest, de indenrigske eller de udenrigske Ruter. Uden at betænke sig et Øjeblik svarede *Tietgen*: »Den udenlandske Fart. Fordi den sætter Fantasien i Sving. Den er som et Barn, der enten kommer til at berede stor Glæde eller stor Sorg. Kedelig bliver den aldrig. Hidtil har den kun gjort os Glæde. Maatte den altid blive ved med det, saa den paa flere og flere Pladser ude i Verden kan vise, hvad Danmark formaar«.

Uden Tvivl dækkede disse Ord, hvad *Tietgen* følte og mente. For ham var det ikke nok kun at have Danmark til Virkeplads. Derfor fulgte hans skarpe Øje med særlig Opmærksomhed Malteserflagets Fart ud over Verdenshavene, og derfor var han stadig ungdommelig lydhør for alt, hvad der angik de udenlandske Linier.

Da man begyndte den 1. Januar 1867, sattes der ni Dampere ind paa de udenlandske Ruter, som derfor blev betjent hyppigere og mere regelmæssigt, end Tilfældet før havde været. De ni Skibe var »Anglo Dane«, »Arcturus«, »Aurora«, »Dagmar«, »L. N. Hvidt«, »Odin«, »Phoenix«, »Thyra« og »Valdemar«. De overtog de Ruter, som Koch & Henderson og »Det almindelige danske Dampskibs-Selskab før havde underholdt og sejlede paa følgende Havne: Kiel, Antwerpen, Hull, London, Königsberg, Grangemouth, Thorshavn, Reykjavik, Stettin, Bergen, Christianssand, Stavanger, Aalesund, Christiansund, Trondhjem, Frederikshavn, Larvik, Horten, Moss og Oslo.

For et Storrederi, som havde sit Hjemsted i Østersøens Centrum, maatte det i disse Aar være en af de naturligste Opgaver at forbinde Landene vest for Danmark — og det selv — med Østersølandene. Det vil igen sige, at man knyttede Forbindelse med Rusland, dette mægtige Land, hvis enorme Naturrigdomme just nu skulde komme til det øvrige Europa. Her var den store Mulighed for »Det forenede Dampskibs-Selskab«, her laa en Fremtidsopgave, om det da skulde blive det, *Tietgen* havde ment, ikke et stedligt Foretagende, men et Selskab »der saa, hvor Fremtidens Porte var, fandt Nøglen og fik dem lukket op«. Nøglen til det udtømmelige Czarrige var dengang Königsberg — det lykkedes netop for »Det forenede Dampskibs-Selskab« at finde den.

Hele Handelsforbindelsen med Rusland blev muliggjort ved den indre russiske Trafikpolitik, der formelig stampede Jernbaner op af Jorden. Selv i Egne, der før ikke havde kendt noget til Kommunikationsmidler, kom der nu bredsporede Baner. Dette medførte igen, at det gamle Afspærringssystem, der hidtil havde været ubrydeligt, nu blev svækket i en væsentlig Grad, og

Beskyttelse afløste det fuldstændige Prohibitivsystem. Ved den stigende Kultur kom den større Forbrugs-evne; da en liberal Politik vandt Indpas og formaaede at gøre sig gældende, aabnedes de vigtige Markeder for Industriprodukter fra Vesteuropa.

Var Königsberg saaledes blevet den store Udførsels-havn, følger som af sig selv, at den i Kraft af den nye Jernbaneforbindelse blev en vigtig Speditionsplads for alt, hvad der angik Indførelsen. Ved Pillau's Kajer voksede det ene store Pakhus op efter det andet, og som før ingen anden Østersøby syntes Fremtiden sikker og god.

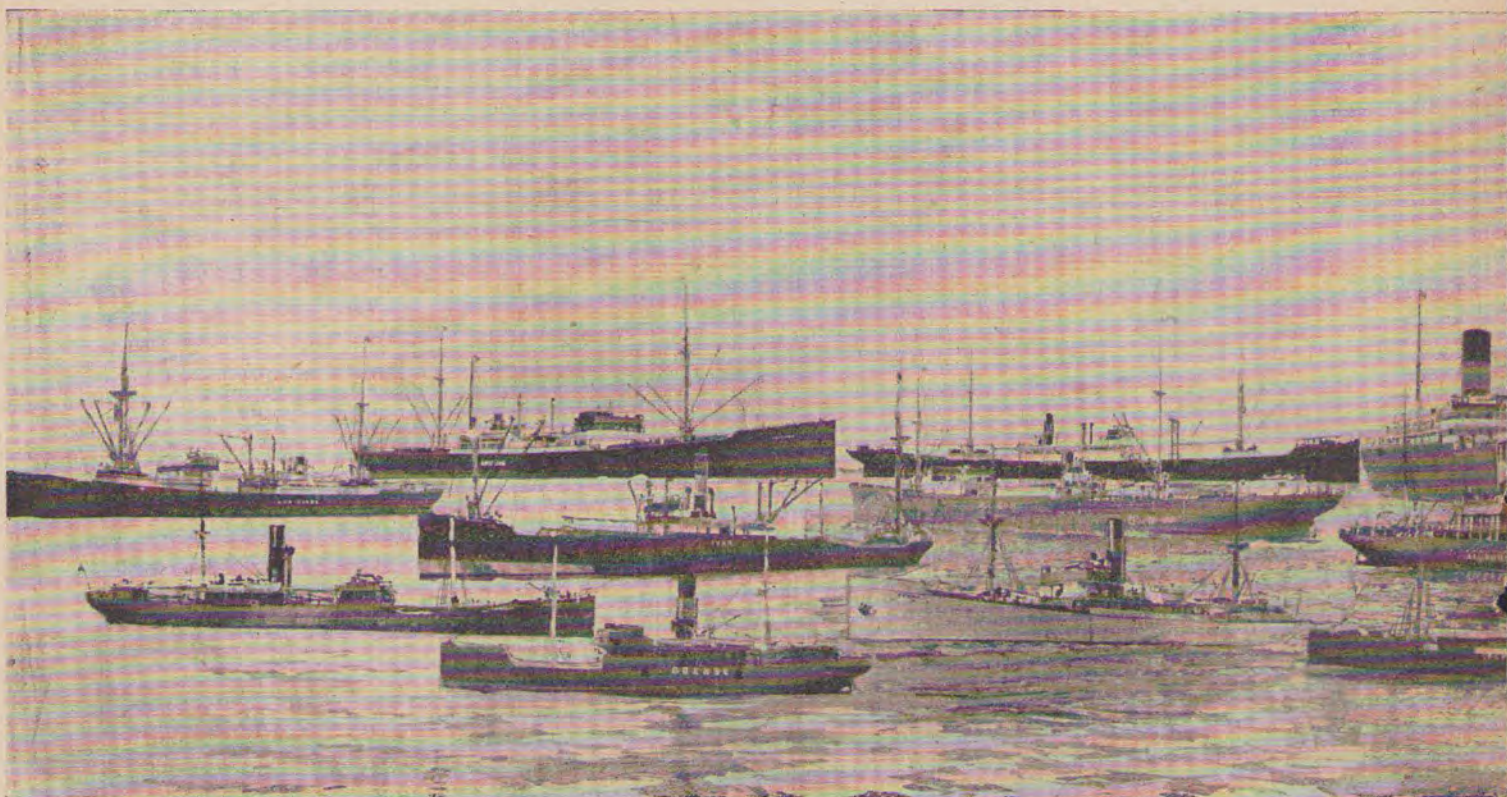
Denne stærke og frugtbare Vækst fandt Sted i Aarene lige efter »Det forenede Dampskibs-Selskab« Grundlæggelse, og nøje kendt med Forholdene forstod det at udnytte Udviklingen, som foregik i Königsberg. Regelmæssige Ruteforbindelser blev sat i Gang paa England, Belgien og Frankrig, og det viste sig, at disse Ruter blev de mest rentable. Efterspørgslen efter Tonnage blev stadig større, og allerede i 1872 satte man de nybyggede Dampskibe »Frederik« og »Louise« ind i Hull—Königsberg-Farten; tre Aar senere kom »Christian IX« ind paa London—Königsberg-Ruten, og i 1877 og 1878 anskaffedes henholdsvis »A. N. Hansen« og »O. O. Suhr«, der ligeledes kom til at gaa i Fart paa Østersøhavnene.

Den ovennævnte rivende Udvikling kom dog først, da »Det forenede Dampskibs-Selskab« var gaaet ind i sit fjerde Aar. Fra 1867 og til Begyndelsen af 1870 slog Høsten baade i Rusland og i Königsbergs nærmeste Omegn fejl og først i 1870 kom det bratte Omslag, som paa eengang ændrede Forholdene.

Fragtraterne var gaaet en lille Smule i Vejret i den første Halvdel af 1870, og alt tydede paa, at den langsomme Stigning skulde fortsætte, Beretningerne, der udsendtes om Fragtmarkedet i Juli-August talte da ogsaa et forholdsvis optimistisk Sprog. Men saa springer den store Bombe, der kuldkaster alle Beregninger. Den fransk-tyske Krig udbrød med en Pludselighed, der fik alle Børserne til at skælve. Paa een Gang blev alt Uro og Panik; som et af de første Resultater af den nye europæiske Situation gik Østersøfragterne voldsomt i Vejret. Fra Nær og Fjærn var man ivrig efter at sikre sig Tonnage, fordi de tyske Skibe paa een Gang var blevet udelukket fra den udenrigske Fart. Det gjaldt derfor om at afskibe, førend den frygtede franske Blokade kunde begynde. Blot man kunde faa Tonnage, saa var det saa at sige ligegyldigt, hvad det kostede.

De gode Fragter ophørte dog, da den franske Regering den 15. August erklærede Blokade. Al Skibsfart paa Østersøen standsede; det blev nødvendigt at lade Skibene gaa ud paa andre Ruter, indtil Blokaden efter





### THE UNITED STEAM SHIP COMP. LTD. IS OWNER OF 114 MOTORSHIPS AND

To the left is seen some few M/S Cargo-Liners, in the middle two of the Scandinavian—American-Line's Passenger-Liners. To the right is seen some few M/S Coast-Liners for Iceland.

Ovenstaaende Billede gengiver paa langt nær Forenede's samlede 114 Skibe store Flaade, men viser kun nogle Typer paa de forskellige Baade. For den, der er fortrolig med Sø og Skibe, ejer altid hvert enkelt Skib sit »Ansigt«, det er *Typen*, som understreger dette. Og selv om man vel nok i al Fremtid vil give Sejlerne Fortrinet fremfor Damperne eller Motorskibene med Hensyn til Skønhed, saa vil den, der kender Damperens og Motorskibets »Sjæl«, altid kunne glæde sig ved selv et Dampskibs eller Motorskibs Linjer. Der er en egen udtalt Harmoni heri, som vidner om afpassede Forhold mellem *Sødygtighed, Kraft, Hurtighed, Bæreevne* eller *Komfort* — og i vor Tid er det jo Ting, som der regnes med. I Midten af Billedet og lidt til højre knejser Amerikabaadenes stolte Silhuetter, her har vi *Frederik VIII* og *Oscar II*, hvilket jo kun er de to af *Forenede's* fire store Amerikafarere. Til venstre i Billedets Baggrund ses de store nye *Fragtlinere* som

6 Ugers Forløb hævedes. Da kom der atter Liv i Farten paa Königsberg; Høsten i Rusland havde været fortrinlig, og der blev en meget stor Efterspørgsel efter Tonnage. Dette nød »Det forenede Dampskibs-Selskab« godt af, og ved Udgangen af 1870 kunde man se tilbage paa det hidtil bedste Aar.

De følgende ni Aar var alle gode, og der indsejledes udmærkede Fragter af Skibene, men med 1880 kom Vendepunktet. De daarlige Tider gjorde sig gældende overalt og lagde ganske selvfølgelig et stærkt Tryk paa Handel og Omsætning. Fragterne gik meget ned, og Tilbagegangen, der blev saa skæbnesvanger for mange Selskaber ude om i Verden, varede lige til 1887.

Under disse Forhold maatte man derfor gøre alt for at finde nye Felter at virke i, og fremfor alt gjaldt det om at følge de udenlandske Handelsvejes mange pludselige Bevægelser saaledes, at man ikke gik Glip af nogen Fortjeneste. For Selskabet som økonomisk Institution var dette absolut nødvendigt, men Hensynet til Landets Handelsomsætning krævede det i samme Grad.

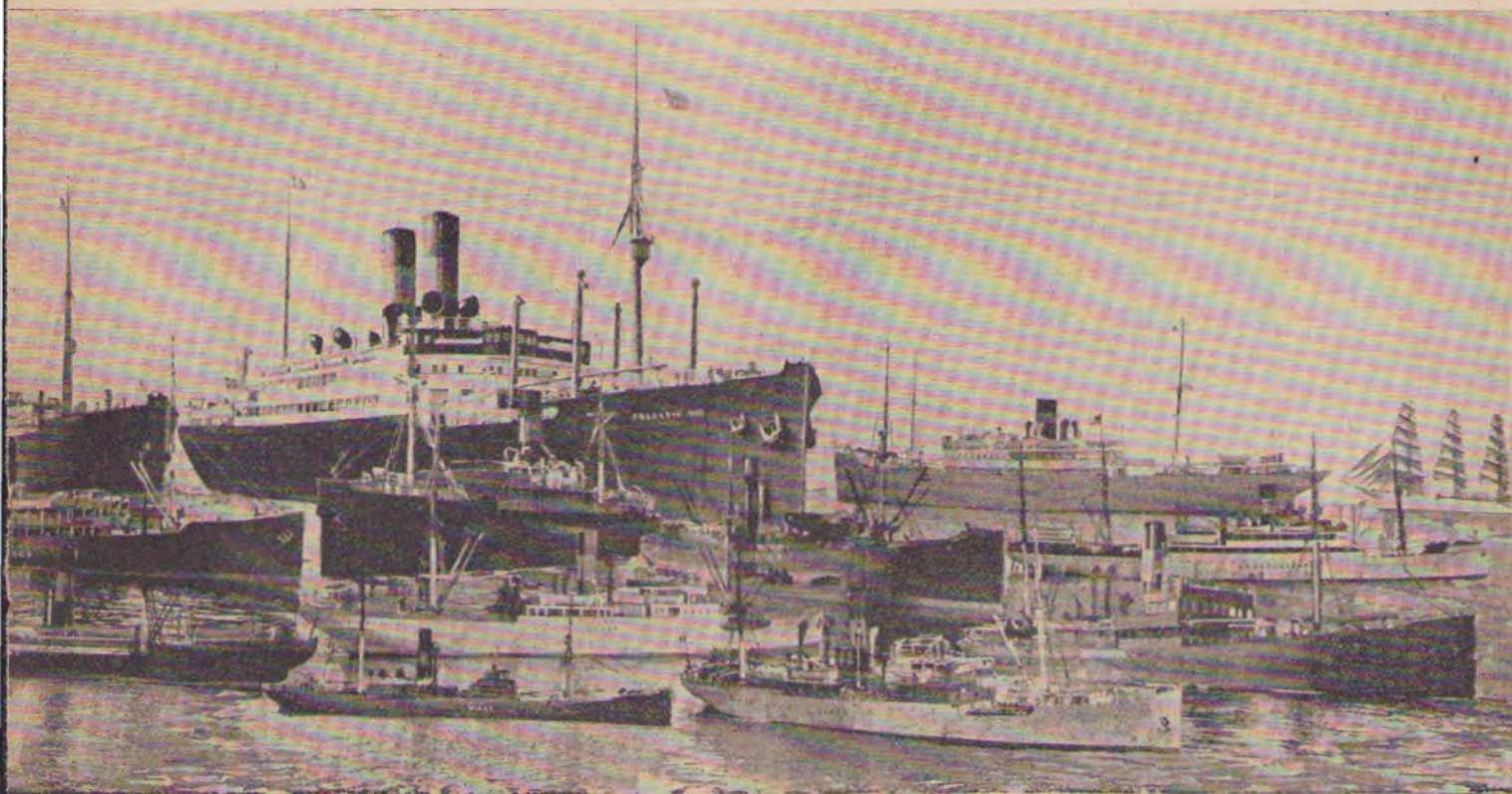
Til Trods for de vanskelige Tider, der fik mangan Reder til at tabe Modet, foretoges derfor den ene store Udvidelse efter den anden. Fra 1880—1884 samler og udvider »Det forenede Dampskibs-Selskab« de direkte

Ruter paa England, saaledes at de kunde betjene hele vor Udførsel af Kvæg og Landbrugsprodukter.

Den danske Eksportfart er i Virkeligheden af holdsvis ny Dato. Da den blev etableret som fast Fart — efter at de første Forsøg fra 1847—1855 var mislykkedes — var der saa stærkt Brug for den i England, at man godt kan tale om en Nødvendighed. Vi — paa vor Side — søgte og fik en Kunde, som længe havde villet have os i Tale, men som vi — trods alt — ikke evnede at komme i den rette Rapport til, førend »Det forenede Dampskibs-Selskab« tog Sagen i sin Haand og hjalp med til at føre den til Løsning.

Da Krigen i 1864 var endt, blev Danmarks økonomiske Stilling i mangt og meget forandret overfor Ulandet som Følge af Tabet af Hertugdømmerne. Tidligere var Afsætningsvejen til England for danske Kreaturer og Fødevarer gaaet over Tønning og Hamburg, men efter at Slesvig var kommet under fremmed Herredømme, blev vor Eksport vanskeligt stedt. Ulemper viste sig paa flere Maader, og det føltes paa samme Tid naturligt og selvfølgelig, at man i Kongeriget søgte at fremhjelpe den direkte Forbindelse mellem Danmark og England ved at anlægge en ny Rute, der fik et helt igennem nationalt Præg. Staten og private tog





AND STEAMSHIPS. ABOVE IS SHOWN SOME TYPES AF THIS IMMENCE FLEET.

On the right is shown the modern Export-Liner, the M/S Jutland (Harwich—Esbjerg) and in the foreground some of the modern Norwegian and Denmark.

f. Eks.: M/S Arizona, M/S Oregon, M/S California, M/S Louisiana og D/S Iver. Foran Amerikabaadene ses bl. a. de moderne Kyst- og Postbaade, af Indenrigsbaadene: Damperne København og Aalborghus, og af Skibene paa Island og Norge: Island og Bergenhus. Af den moderne Eksportflaade ses tilhøjre: M/S Jylland (Søsterskib til M/S Parkeston) og desuden A. P. Bernstorff, Rhoar og Vidar. Af andre Tramp- og Rute-Linere vil genkendes Tomsk, Ivar, Minsk, Thyra og Egholm, endvidere Typen paa de moderne indenlandske Ruteskibe som f. Eks.: Odense. Yderst tilhøjre ses Forenedes stolte Skoleskib, den firmastede Bark Viking.

Et storslaaet og stolt Skue! Og saa maa man endda vel erindre sig, at disse 21 Skibe jo kun er knap en Femtedel af Forenedes samlede Flaade! Hvert af dem en værdig Repræsentant til at vise de danske Farver over fremmede Have!

Opgaven op, og den 24. April 1868 blev Loven om Anlæg af Esbjerg Havn underskrevet; i Midten af 1874 aabnedes Havnen for den offentlige Trafik, og hurtigt derefter tog »Det forenede Dampskibs-Selskab« Initiativet til en organiseret Kreaturudførselsrute, som kom til at gaa fra Esbjerg til Thameshaven. Dampskibet »Riberhus« blev fra 24. Juni 1875 sat i ugentlig Fart, og i Slutningen af Aaret overtog man Fanødamperen »Esbjerg«, der som første Skib var indkommet i Esbjerg den 6. Oktober 1873 og siden i en enkelt Periode havde udført 11 Rejser med Stude. Med Oprettelsen af denne regelmæssige Fart havde Selskabet gjort Indledningen til den Virksomhed, som igennem de senere kommende Aar skulde blive af saa stor Betydning for det selv som for Danmark.

Fra Begyndelsen af Firserne er det, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« begynder at samle næsten alle Eksportruterne fra Danmark i sin Haand, og allerede i 1884 var man naaet saa langt frem, at denne Udvikling var en Kendsgerning for alle de større Trafikforbindelsers Vedkommende. Den 22. April 1880 overtog man Ruten København—Newcastle, og fra nu af indlededes en uundgaelig Konkurrence med de mindre Dampskibsselskaber, som drev Englandsfart. Denne

Kamp blev yderligere skærpet, da »Det forenede Dampskibs-Selskab« anløb Frederikshavn. Fragtniveauet blev mere og mere trykket og virkede fremmede paa det i Forvejen uheldige Rabatsystem. Ganske særligt ramte det de mindre Selskaber, der ikke som »Det forenede Dampskibs-Selskab« havde andre Kilder at øse af. Stillingen var uholdbar, og de mindre Rederier søgte derfor i de kommende Aar at blive optaget i »Det forenede Dampskibs-Selskab«, der stillede sig overordentligt kulant m. H. t. Vurderingen af Skibene; ikke et Øjeblik søgte det at udnytte sin overlegne Stilling, og ingen sinde øvedes der økonomiske Tryk.

Først paa Aaret i 1883 overdrog det lollandske-engelske Selskab sit Dampskib »Lolland« og et i 1880 anskaffet Skibet »Storebælt«, der løb paa Ruten Nakskov—Newcastle, til »Det forenede Dampskibs-Selskab«; i December samme Aar erhvervedes fra »Nordjyllands Dampskibs-Selskab« tre Baade, og i November 1884 købtes to Skibe af et Selskab, der var dannet paa Initiativ af Dampskibsfører S. Jensen. Ruten Bandholm—England overtoges i September, og i 1887 erhvervede man endelig Damperen »Kronen«, som tilhørte et Dampskibsselskab i Nykøbing F., der var grundlagt af Landbrugets store Nyorganisator, Gehejmer. Tesdorpf.



AKTIESELSKABET  
**DET DANSKE MÆLKE-COMPAGNI**  
 AKTIESELSKABET  
**KØBENHAVNS MÆLKEFORSYNING**

*Leverandør til Det Forenede Dampskibsselskab. — Leverandør til de fleste Hospitaler.*

Dermed var Ringen foreløbig sluttet. Man havde nu saa mange Skibe, at man ikke blot kunde besætte Englandsruterne mønstergyldigt, men lade tre af de nyhervervede Baade gaa ind paa andre Linier, og Kritiken, der var fremkommet, fordi man fra sine Sider i Landbruget var hange for, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« vilde tilkæmpe sig en Monopolstilling, som det vilde benytte til at skrue Fragtsatserne stærkt i Vejret, døde meget snart hen, da Kendsgerningerne viste, at denne Frygt var ugrundet. Tværtimod kunde Selskabet — kort efter den sidst skete Udvidelse — byde saavel det store som det mindre Landbrug mange Fordele, og disse forøgedes yderligere, da Odense fra Efteraaret 1886 optoges som fast Led i Englandsruterne, og da der fra Juli 1889 var oprettet en direkte Rute fra Provinserne til Leith. Et Par af disse Linier blev opgivet, fordi Godset mere og mere søgte over Esbjerg-Parkeston, men for Selskabet som for Landet betød de kommende Aar en meget rig Udvikling. Hvad Koncentration og Ensartethed kan være for økonomiske Værdier, naar der er den rette Plan i dem, er »Det forenede Dampskibs-Selskab« det mest slaaende Bevis for i disse Aar. Den danske Udførselshandels Historie bliver siden Englandsfartens Etablering i mangt og meget lig med Selskabets Historie, og fra Begyndelsen af Firserne er det faktisk ogsaa det alene, der er den store Hjælper og Formidler til at skaffe vore Landbrugsprodukter over Havet til det store Marked. Uden de velorganiserede Linier havde vi aldrig kunnet grundlægge den vitale Eksport, som fra da af oparbejdedes og siden udvikledes i stadig stigende Grad. Den Mangel paa Popularitet, som *Tietgen* med god Grund beklagede sig over, i Selskabets første Aar, svandt hurtigt for aldrig mere at komme til Orde. Nu kan alle se, at Udviklingen i 1866 blev ledet ind i den rigtige Retning, og alle vil kunne slutte sig til *Gehejmerraad Tesdorfs* Udtalelse i Slutningen af Firserne: »Det danske Landbrug bør rette en varm Tak til mange Institutioner; ingen fortjener dog i saa høj Grad en Anerken-

delse og vor dybe Taknemmelighed som »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Ganske vist er det ikke det, der opdrætter vore Kreaturer, og har det daglige Arbejde med dem; men det sørger paa en fortrinlig Vis for, at vi kommer af med dem. Uden disse Eksportlinier vilde den danske Kvægavl i Dag kun være en Brøkdæl af, hvad den nu er, Skibsfart og Landbrug har her rakt hinanden Haanden — og Resultatet er det lykkeligste, som man kan tænke sig«.

Med det svenske Kvæg kom Oksens stærkt smittende Lungesyge hertil, og i 1881 blev det forbudt at føre levende Hornkvæg fra Sverige til Danmark. Det var et haardt Slag, ikke blot for mange Kvægopdrættere, men ogsaa for »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Men det skulde blive værre endnu. Lungesygdommen havde smittet en lille Besætning paa Sjælland, og da den engelske Lovgivning ikke tillader at begrænse et Indførselsforbud til en enkelt Landsdel i et fremmed Land, blev hele den danske Kreaturudførsel truet. Der blev derfor fra den danske Regerings Side gjort alt for at ophæve Forbudets generelle Karakter. Det lykkedes paa den Betingelse, at den danske Regering forpligtede sig til at hindre al Udførsel fra Sjælland og Amager og til Trods for, at Sygdomstilfældene havde en meget tvivlsom Karakter, blev Forbudet dog først hævet igen hen paa Eftersommeren. Men da var Eksporten fra Sverige for længe siden gaaet tabt for os og over paa andre Hænder.

En anden medvirkende Aarsag til Nedgangen i Kreatur Eksporten fra København til England var de store Tilførsler af levende amerikansk Kvæg og frosset Kød fra Sydamerika og Australien til Storbritanien. Udførslen fra København svandt derfor betydeligt, men vort Landbrugs ejendommelige Udvikling, som foregik samtidigt, bragte dog paa anden Maade heldigvis mere end rigelig Erstatning. Udførslen af Svin tog til i en stigende Grad, og det blev til at begynde med særlig Newcastle-Ruten, der kom til at nyde godt heraf. København blev mere og mere Stabelplads for hele Smør-

**OVE JUEL-CHRISTENSEN**

HERLUF TROLLESGADE 23 — KØBENHAVN K.

CENTRAL 408 — 3 LEDNINGER

*Sukker og Kolonial en gros ufortoldet.*



Actieselskabet  
**Jacob Holm & Sønners Fabrikker**

eksporten, og under Vægten af Hovedstadens Notering søgte Handelen med svensk, finsk og russisk Smør mere og mere over København, der fra disse Aar skaffede sig en Transitomsætning, der — sammenlignet med Byens Størrelse — maatte karakteriseres som ganske enestaaende.

Da Kreatureksporten var i stadig Dalen, gjorde Selskabet ganske selvfølgelig et stort Arbejde for at op- hjælpe Smørekseporten, og det lykkedes i fuldt Maal. Der blev skabt gennemgaaende Takster til flere hundrede engelske Byer, og Smørudførselens Kurve viste fra dette Tidspunkt en stadig stigende Tendens.

\* \* \*

Danmarks anden store Udførselshavn for Eksporten til England var Esbjerg — hvis Vækst er foregaaet jævnsides med Landbrugsudførselens Udvikling — og fra det Øjeblik, hvor Selskabet aabnede sin første Rute derfra, er Rutenettet bestandig blevet mere og mere omfattende.

Da den ugentlige Fart blev etableret, sejlede »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Baade til Thameshaven, der da var i Stand til at tilfredsstille alle de Fordringer, som man med god Grund kunde forlange opfyldte. De Stalde, som Kreaturerne blev sat i, var fuldt ud moderne og rostes bl. a. for den renlige Stand, hvori de holdtes. Men disse Tilstande varede ikke ved, og »Det forenede Dampskibs-Selskab« klagede Gang paa Gang, fordi Kvæget fik en Medfart, det led under. Det nyttede kun lidet, at man ombord i Skibene gjorde alt for at holde det i god Stand. Havde det været blot nogle faa Dage i Land i de store Baase, kom det i en forsømt og smudsig Tilstand frem til Londonmarkedet, hvor Ankerne med Rette blev alvorligere og alvorligere. Samtidig hermed klagede flere af de danske Eksportører, der var kendt med Forholdene, til »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som man bad om at gøre, hvad det kunde, for at hidføre en Bedring. Da Esbjerg—London-Farten var begyndt, lossede som nævnt alle Ski-

bene deres Last i Thameshaven, for derfra at gaa op til Gravesend, hvor de tog Kul ind. Oprindeligt var der kun faa Varer med paa disse Rejser, men da Turene blev regelmæssige, og Smørekseporten tiltog, kom der store Partier Smørdritler med. Disse blev lossede paa en alt andet end hygiejnisk Bro og ad en slet og stenet Vej rullet til Jernbanen. Særlig paa varme Sommerdage kunde Smørret ikke taale denne ublide Medfart, og det var ofte ganske usælgeligt, naar det kom frem paa Markedet.

\* \* \*

*Vi forlader nu for en Stund Beskrivelsen af Selskabets videre Udvikling, hvor rig og afvekslende, ja til Tider fængslende og spændende den kan være, og fortsætter Skildringen i næste Nr. Ikke mindst Afsnittet om Verdenskrigen og Forenedes Skæbne under denne, saavel som Skildringen af Landets og ganske særligt Sømandsstandens Kaar i disse frygtelige Aar er af stor Interesse. Ligeledes en Række sammenlignende Tegninger om Før og Nu vil sikkert have Interesse for Læserne.*

*Hvad vi i det Følgende bringer, er en Oversigt vedrørende Forenedes nuværende Stilling og dets Betydning for Landet ikke mindst ved den Omsætning, et saa storslaaet Foretagende ved sit Forbrug betyder i Landets Omsætning.*

*Det er da værd at nævne, at den Transithandel, Forenede har skabt her i København alene ved sin Arbejdsbeskæftigelse, er af stor Betydning. Alle Varerne, som føres hjem ombord paa danske Skibe, og som føres videre til andre Havne, skaber en Trafik og Omsætning, som utvivlsomt vilde glide ad andre Veje, om ikke Forenede havde taget Initiativet her — og dermed Danmarks Dør forbi.*

\* \* \*

*Et Dampskibsselskab af »D. F. D. S.«s Dimensioner, maa blive en Faktor af umaadelig Betydning i Landets økonomiske Liv, idet dets Fragtindsejlinger*

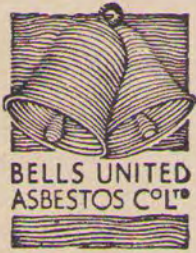
# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.





Telefon Nr. 1403

**M. B. COHN**  
 TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

Telegr. Adr.: Amiante

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
 LONDON

efter Fradrag af Udgifter til Kulindkøb, Havneafgifter, Arbejdspenge etc. i udenlandske Havne, spredes ud over det danske Samfund og indgaar i Omsætningen i Form af Arbejds løn, Havne- og Vareafgifter, Folkehyre, Portoudgifter, Proviantindkøb, Skatter, eventuel Dividendebetaling, Reparationer, Nybygningsarbejder og meget mere. I de siden Stiftelsen forløbne Aar har Selskabet ialt indsejlet mellem  $1\frac{3}{4}$  og 2 Milliarder Kroner, eller et Beløb halvanden Gang saa stort som Danmarks Statsgæld i Øjeblikket.

For med enkelte Tal at forsøge at paavise, i hvilken Udstrækning Selskabet deltager i Landets indre økonomiske Liv, skal nogle Data her fremsættes. I Hyre og til Bespisning af de næsten halvfemtatusinde Mand, som er nødvendige til Bemanning af Selskabets flydende Materiel, medgik i det sidst afsluttede Regnskabsaar — 1925 — næsten 15 Mill. Kroner. I Arbejds løn ved Indladning og Losning af Selskabets Skibe i danske Havne udbetaltes i tilnærmelsesvis den samme eet-aarige Periode henved  $5\frac{1}{2}$  Mill. Kroner.

I de fra 1921 til 1925 inkl. forløbne fem Aar har Selskabet overtaget ialt 16 Skibe byggede paa danske Skibsværfter; Anskaffelsessummen for disse Skibe har været 35 Mill. Kroner, eller 7 Mill. Kroner aarlig. I den samme Periode androg Vedligeholdelsesudgifterne for Skibene og Udgifterne til Anskaffelse af Forbrugsgods gennemsnitlig 12,852,000 Kroner aarlig, hvoraf der alene i Danmark er udført Arbejde og anskaffet Varer for ca. 11,280,000 Kroner aarlig. I Arbejds løn ved Udførelsen af de paagældende Arbejder er gennemsnitligt pr. Aar udbetalt næsten  $33\frac{3}{4}$  Mill. Kroner.

Ved Arbejdet i Land, enten ved Kontor- eller Forvalterarbejde, samt som Bude, Formænd, overordnet Værkstedspersonale, Lagerpersonale, Chauffører, etc. er imellem 500 og 600 Mand fast knyttet til Selskabet, foruden at der af Selskabets Pensionskasse ydes Pension og Understøttelse til henved 500 Mennesker aarlig.

Det vil være praktisk umuligt nøjagtigt paa Tal at

paavise, hvor mange Mennesker, der kan siges udelukkende at tjene til deres Ophold ved »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Virksomhed. Efter det foreliggende kan det dog anslaaes, at ca. 8000 Mennesker alene i Danmark har deres Erhverv fra og ved Selskabet. Naar man derfor medregner det Antal af Mennesker, der maa skønnes at blive forsynet af disse 8000 Personer, kommer man til det Resultat, at henved 30,000 Mennesker herhjemme opretholder Livet igennem »Det forenede Dampskibs-Selskab«. Sammenlignet med Landets samlede Befolkningstal vil dette sige, at ca. 1 pCt. deraf har sin Leveje fra Selskabet. Det vil være umuligt bestemt at sammenligne dette med Forholdet i andre Lande, men det maa meget betvivles, at der i noget Land findes en enkelt Virksomhed, end sige et enkelt Rederi, som tilnærmelsesvis brødføder en saa stor Procentdel af det paagældende Lands Befolkning.

I det ovennævnte er endda kun taget Hensyn til det Antal Mennesker, som ved direkte Arbejde er knyttet til Selskabet, medens »Det forenede Dampskibs-Selskab« jo paa mange Maader igennem Indkøb og ved Betaling af Afgifter, Skatter etc. bidrager til at medvirke ved mange andre Menneskers Erhverv. Ved Porto- og Telegramudgifter, ved Skatter og paa mange andre Maader yder Selskabet sit til at forøge Stats og Kommuners Indtægter; i Havneafgifter erlagdes saaledes sidste Aar alene 1,300,000 Kroner i danske Havne.

Ogsaa indenfor andre end de allerede nævnte Grene af det private Erhverv kommer Selskabets Virksomhed til at spille en Rolle; i Assurancepræmier hovedsagelig til danske Forsikringsselskaber er i 1925 betalt henved  $3\frac{1}{4}$  Mill. Kroner; til Indkøb af Proviant til Besætning og Passagerer betales i 1925 til danske Handlende ca.  $4\frac{1}{4}$  Mill. Kroner, hvilket dog naturligvis ikke maa tages som en Maalestok for Selskabets samlede Proviantindkøb, idet det ligger i Sagens Natur, at en Del Proviant nødvendigvis paa Skibenes Rejser maa købes i Udlandet. For imidlertid at fremkalde et Billede af hvilke Po-

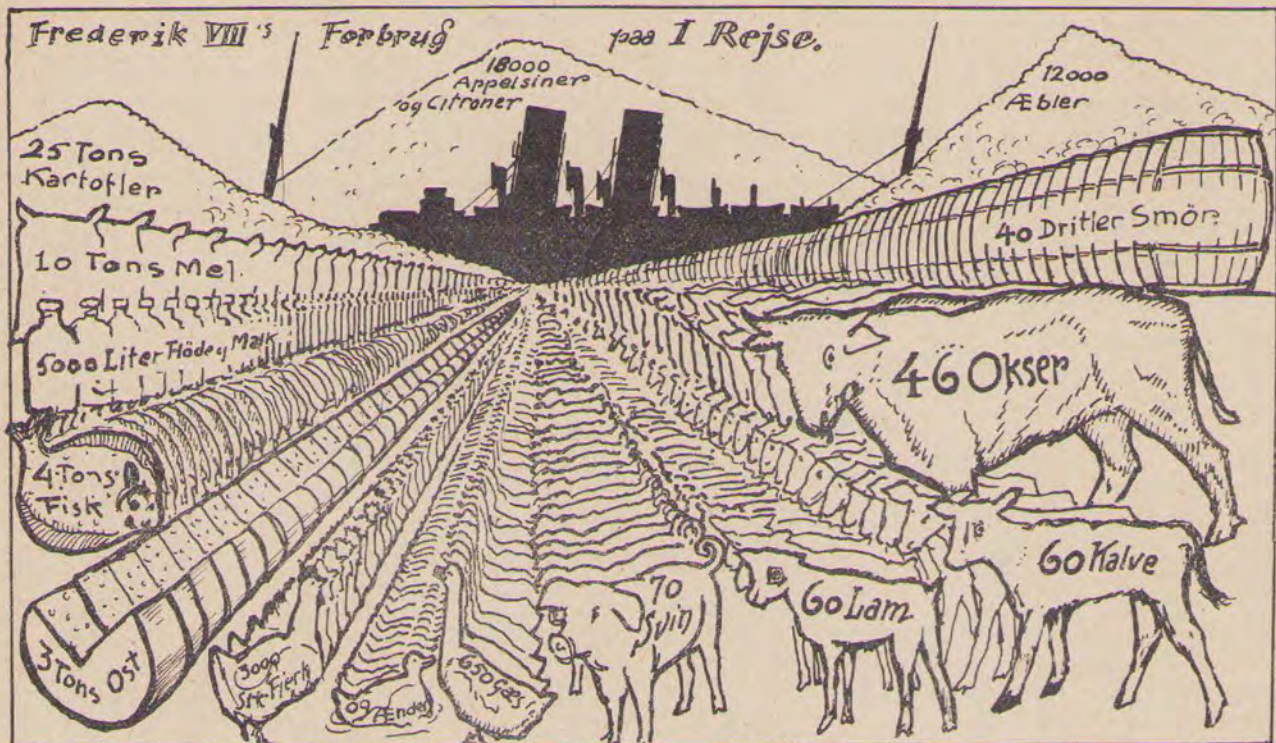
**HOFBAGER OLSENS SØN**

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

*Spis ILWØ's Rugbrød!*





Ovenstaaende Tegning viser i skematisk Fremstilling en af Forenedes Amerikabaades Forbrug paa en enkelt Rejse frem og tilbage. Det er ikke Smaating, det drejer sig om, men der er jo ogsaa Tale om flere Tusind Mennesker. Tegningen taler for sig selv og anskueliggør klart de kæmpemæssige Forhold, hvorom her er Tale.

ster man paa dette Punkt maa regne med, skal her hidsættes, hvad der medgaar til Proviantering af en enkelt Passagerdamper for en Rundrejse til Amerika:

46 Okser, 60 Kalve, 60 Lam, 70 Svin, 650 Gæs og Ænder, 2100 Høns og Kyllinger, 50 Kalkuner, 200 Duer, 700 Fasaner, Agerhøns og Ryper, 4 Tons Fisk, 3 Tons Ost og Paalæg, 2000 Snese Æg, 40 Dritler Smør, 1500 Liter Fløde, 4500 Liter Mælk, 25 Tons Kartoffler, 10 Tons Mel og Gryn, 3 Tons Sukker, 12000 Æbler, 15000 Appelsiner, 3000 Citroner, foruden en Mængde Smaaposter som Kaffe, The, Kolonialvarer, Konserves, Øl og Vin.

Selskabets omfattende Passagertrafik medfører tilsvarende stort Forbrug og Vask af Dækketøj og Køjeklæder. Paa Selskabets Vaskeri, hvor alt Vasketøj, som findes ombord paa de Skibe, der anløber København, behandles, bliver da aarligt over 1½ Million Stykker Vasketøj vasket; dette repræsenterer en Vægt paa ca. 630 Tons eller mere end tilstrækkeligt til at fylde en Damper paa Størrelse med en af Aarhusbaadene. Det i denne Forbindelse omtalte er kun anført for i et enkelt Træk at illustrere Omfanget af Selskabets Virksomhed indenfor en enkelt Gren af Forretningen og for paa dette enkelte Punkt at vise, hvor dybt indgribende dets Virksomhed er.

Tresindstyve Aar er forløbet siden det første Skib

med det hvide Malteserkors i den blaa Dug vajende fra Stortoppen stod ud igennem Bomløbet. I den siden da forløbne Tid er Selskabets Mærke blevet hejst over henimod tre hundrede Skibe, og hvor de end spredtes over Jordkloden, har de stedse med Ære vist Danmarks Flag. Fra en ringe Begyndelse i 1866 tæller Selskabets Flaade i Dag eethundredeogfjorten søgaaende Skibe paa ialt trehundredtusinde Tons Dødvægt og uanset sit Hjemlands territoriale Lidenhed regnes »Det forenede Dampskibs-Selskab« i Dag i Størrelse og Anseelse blandt Verdens første Dampskibsrederier. Som de enkelte Skibe paa deres Rejse har mødt snart fint Vejr, snart Storm, saaledes har ogsaa Selskabets egen Sejlads igennem Tiderne været præget af baade Medgang og Modgang. Det første har fremmet Udviklingsmulighederne, det sidste har hærdet Viljen, og begge Dele i Forening har skabt Selskabet et Fundament, hvorpaa det trygt kan støtte sig, hvorledes end Vinden vil blæse i kommende Tider.

Selskabets Opgave har i første Række været at skabe Danmark direkte Forbindelseslinier med Udlandet, og dette er, saaledes som det er beskrevet, lykkedes i en saadan Udstrækning, at Hovedparten af vort Lands Stykgods Import og Eksport foregaaer under et enkelt Selskabs Flag. Men samtidigt har Blikket været rettet

# SOPHUS ARILDSSENS EFTF.

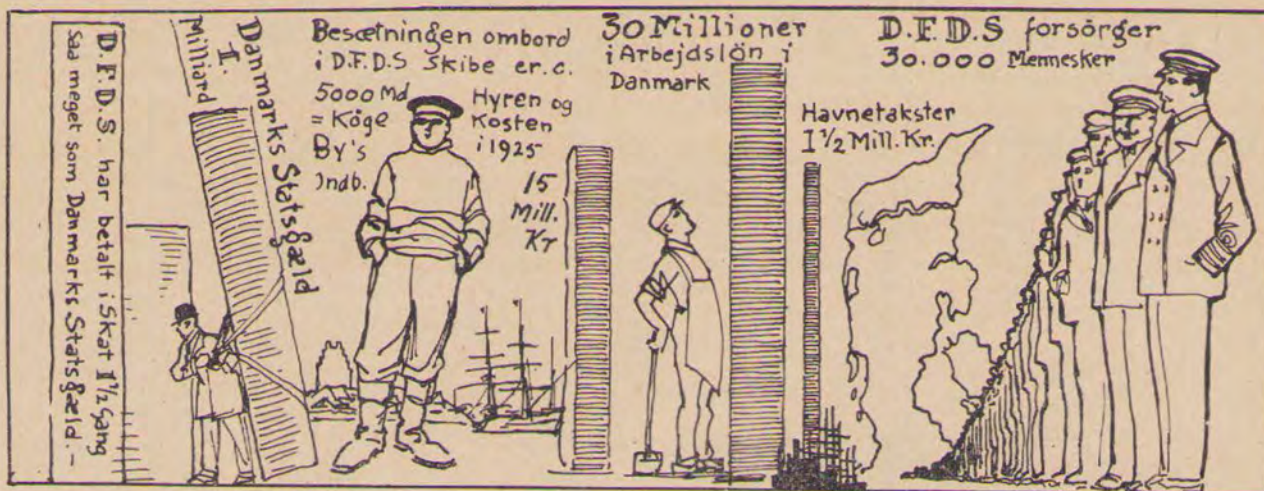
ST. KONGENSGADE 18

Telefon 480-12146  
Kontor: Palæ 23

Leverandør til Det Forenede Dampskibs-Selskab.

BelleVue 5.  
Taarbæk.





Paa ovenstaaende Tegning er fremstillet nogle af Forenedes Udgifter og andre Størrelsesforhold. Manden tilvenstre er en dansk Skatteborger, som prøver paa at løfte paa den danske Statsgæld. Den er ikke mindre end en Milliard Kroner, men Forenede har alene betalt i Skat et Beløb, som er  $1\frac{1}{2}$  Gang saa stort. Matrosen ved Siden heraf angiver, at den samlede Besætning paa Forenedes Baade er ligesaa stor som Køges Indbyggerantal. 15 Millioner kostede Hyre og Kost i 1925, medens Arbejderen forbavset opdager, at Pengesøjlen foran ham repræsenterer 30 Millioner Kr., det vil sige Halvdelen af, hvad der er købt danske Skibe for og udbetalt til Reparationer og Varer herhjemme. Ved Siden heraf ses en Masteskov, Havnenes Masteskov, men den højeste Mast er Søjlen ( $1\frac{1}{2}$  Million Kroner), der angiver, hvad Forenede sidste Aar betalte i Havneafgifter. Til højre ses, at Forenede underholder ca. 30,000 eller ca. 1% af Danmarks Indbyggere.

henimod at gøre Danmark større udadtil. Paa Havene kendes ingen hæmmende Grænser, og Selskabets Historie er et lysende Eksempel paa, at et lille Folk, paa Trods af indsnævrede Landegrænser, er i Stand til at løse en verdensomfattende Opgave, naar blot Viljen og Udsynet er til Stede.

Om Sammenholdsfølelsen styrkes i det danske Folk, og alle Kræfter forener sig i at hævde vore nationale Værdier, da vil »Det forenede Dampskibs-Selskab« til sene Tider vedblive med at bestaa som en Del af selve Danmark.

## T. J. P. LICHTENBERGS BAGERIER

OG

## DE FORENEDE SKIBSBRØDFABRIKER

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN — TELEGR.-ADR.: SKONROG — TELEFON 4820-12,320

# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner

Dansk  
Forsikring

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.  
Telf. 40 58

Telegramadresse: BALTASSU

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

KUL OG COKES IMPORT



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS.

Under denne Rubrik kan Abonnter af »Vikingen«

**GRATIS**

faa optaget en Tre-Linjers Annonce, ligesom vi gratis andelsteds fra optager Annoncer, der har Interesse for Søens Folk — vore Læsere.

Hensigten hermed er paa forskellig Maade at skabe en Forbindelse mellem Søens Folk og Folk i Land. Det er jo en kendt Sag, at talrige af Søens Folk efter nogle Aar at have pløjet Vandet tyndt, ønsker at gaa i Land eller søge en Stilling, et Erhverv eller andet Arbejde dér. Omvendt ønsker ofte Folk i Land Forbindelse med Søen og Søens Folk, og VIKINGEN vil da, som det eneste virkelige udbredte Søfarts-Organ, der i egentlig Forstand naaer ud over Medlemmernes Rækker og er i Kontakt med de store Foretagender eller Forretninger i Land — det selvkrevne Mellemed, thi VIKINGEN kommer som intet andet dansk maritimt Blad overalt, hvor danske Skibe sejler.

Der er utallige Tilfælde, hvor VIKINGEN'S ADRESSE-Avis kan gøre Fyldest, og hvor Medlemsbladene aldeles kommer tilkort! Thi Medlemsbladene kommer som Regel kun til Medlemmerne selv, og det er jo netop ud over denne Kreds, ud i Offentligheden, man søger Forbindelsen!

Enkelte Stillinger og gode Job opnaaes kun ved Protektion!

Men hvor mange har Protektionen?

Og netop fordi de enkelte har Protektion, er der saa meget mere Anledning for den, som ikke har, til at anvende Annoncen.

Og netop fordi Folk paa Sø og i Land er saa langt fjernet, at direkte Forbindelse er umulig, netop derfor er der Anledning til at benytte VIKINGENS Annonce.

Og endelig!

En Maritim-Annonce i et Dagblad forsvinder mellem de Tusinder af fremmedartede Bekendtgørelser medens den her kommer til sin Ret og læses af det rette Publikum, det vil sige: kun af dem, der søger netop det. De averterer!

Indlevering af Avertissementet og Udleveringen af Billetter foregaar da paa følgende Maade:

Paa hosstaaende Felter A og B skrives det ønskede Avertissement tilligemed 5 Kendingsbogstaver og Tal f. Eksempel: F. C. 8 H. C., endvidere Dato og hvilken Maaned, Avertissementet ønskes indrykket. (Avert. til f. Eksempel Marts Nr. maa være os i Hænde senest 15. Februar). A indsendes til os.

Avertissementet forsynes saa her paa Kontoret med et Nr. og indrykkes, Bladets Ekspedition opbevarer Kendingstegnene. Den Averterende kan nu selv med sin Genpart B af Annoncen henvende sig paa vort Kontor eller sende Genparten til en Slægtning eller Forbindelse, som da kan afhente muligt indkomne Besvarelser. Den Averterende kan ogsaa sende sin Forening Genparten og bede denne ved Forevisning af Genparten modtage Billetterne. Diskretion er under alle Omstændigheder en Selvfølge og paa denne Maade gennemført.

— Men VIKINGEN gaar videre endnu, Paa Bladets næste Side vil vore Læsere finde en Række Annoncer, med hvis Indsendere vi er i Forbindelse. Vi modtager altsaa allerede nu Billetter til disse Annoncer.

NB. Vinder Adresse-Avisen Tilslutning, er det Hensigten eventuelt at udsende den i Ekstra-Oplag til Foreninger, Forretninger og Institutioner.

<b>A.</b>	<b>B.</b>
Annoncens Nr. i »Vikingen«:	Annoncens Nr. i »Vikingen«:
.....	.....
Kendingstegn:	Kendingstegn:
.....	.....
Ønskes optaget i Nr.:	Ønskes optaget i Nr.:
.....	.....
Ordlyd:	Ordlyd:
.....	.....

Bemærk: Har De et Ønske om Stilling i Land? Send det til »Vikingen«, og vi sender det videre; Livlig Efter-spørgsel — livlig Vexelvirkning!





*Vil De købe eller sælge Baade*

eller Skibe, optager vi *gratis* en Annonce her i Bladet og modtager Billetter for vore Abonnenter eller Købere.

*Lystfartøj*

med Hjælpemotor, elegant indrettet med 2 Kahytter, Toiletrum, Pantig og Folkelukaf, sælges billigt paa Grund af Dødsfald. Billet mrk. 27. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Baadmotor,*

5,6 HK., købes. Pris i Bill. mkt. 14. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Haj til Salg.*

Paa Grund af Sygdom, 6,25 Tons, 26 Fod lang, 10 Fod bred, Aabenraa Motor 8-10 HK., i god driftsikker Stand, 1 Aalevaad, 2 Flyndervaad og 7 Rl. Toug medfølger. Pris: 1600 Kr. kontant. Billet mrk. 15. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Til Købs ønskes*

en Baad, som er 18 til 20 Tons, med en Lasteevne af 35 til 40 Tons dw., bygget paa Kravel og af Eg, med Motor, Rundgattet eller med Hæk vil blive foretrukket. Billet mrk. 16. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*En god Drivkøase*

med gode Sejl og Vaad. Baaden er tysk bygget, 30 Fod lang, er billigt til Salg, naar Handel kan ske snart. Billet mrk. 17. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Hyre søges.*

Fisker, 23 Aar, søger Hyre 1. Februar ved Fiskeri, er kendt med Snurrevaad, Garn, Kroge og Drivgarnsfiskeri. Kan bøde. Billet mrk. 18. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Fyrbøder søges.*

Dygtig og paalidelig Fyrbøder med Certifikat, som er vant til at passe et større Kedelanlæg, og som sætter Pris paa en rolig, fast Plads, søges. Billet mrk. 19. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Til Købs ønskes*

en 16-20 Tons kraelbygget Baad med stor Dam og en god, driftssikker Motor. Billet mrk. 22. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Plads søges*

til 1. November som Fiskerkarl eller Partner, 19 Aar gammel. Billet mrk. 23. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Maskinmester*

med disponibel Kapital, ca. 35.000 Kr., kan straks faa Stilling og blive Partner i god Fabrikvirksomhed i Jylland. Billet mrk. 1. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Befarende Matros,*

som er kendt med Fiskeri, ønsker Hyre. Fuld Kendskab til Motorer. Billet mrkt. 24. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Billig til Salg.*

En saa god som ny Lastbaad er billig til Salg, naar Handel kan ske i Løbet af 14 Dage; der er installeret en saa god som ny 15 HK. Motor til Raaolie, og Baaden laster 28 Tons dv. Billet mrkt. 25. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Forhandling af Totak-Skibsmotor*

til Fiskeribrug søges. Billet mrk. P. N. 26. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2, København.

*Footman.*

2den Tjener, 20-23 Aar, velanfælet og dygtig, helst engelsktalende, antages. Billet mrk. 11. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Kompagnon, passiv eller aktiv,*

med 6 à 8000 Kr. kan blive optaget i solid Biskuitfabrik og Kagebageri. Stor Kundekreds i København og Provinsen. Skal udvides og kan let fordobles. Der kan regnes med 12 til 20 Tusind aarlig netto til hver. Fagkundskab ikke nødvendig. Billet mrk. 12. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Værkfører til Maskinfabrik,*

dygtig, med udpræget Ordenssans og godt kendt med Pladearbejder, Autogensvejsning, mindre Jernkonstruktioner og almindeligt forefaldende Maskinarbejde, søges til mellemstor Maskinfabrik i Provinsen. Uden ovennævnte Kvalifikationer er Henvendelse unødvendig. Billet mrk. 13. Opgivelse af Uddannelse, Reference og lign. samt Lønfordring og naar Tiltrædelse kan ske, indsendes til »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Maskinmester eller Maskinassistent*

kan faa fast Stilling paa Store Nordiske Telegraf-Selskabs Kabeldampe i Østasien. Kontrakt paa 3 Aar. Gode Eksaminer etc. nødvendige. Henvendelse i Sekretariatet, Kongens Nytorv 28, fra Kl. 9-4.

*Skibsfører*

med Kapital, søger Stilling. Billet mrk. 14. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Sø- og Herreekviperer.*

Gammel, god Forretning er grundet paa Bortrejse til Salgs i Januar for Varer og Inventars Værdi, ca. 5000. Billet mrk. 2. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Portner.*

En gift Portner uden Børn søges til en Herskabsejendom i Amalienborgkvarteret. Tiltrædelse og Indflytning i Januar. Billet mrk. 3. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*God bl. Forretning i Sokøbstad,*

med gode Havneforhold, stor Butik og Kontor, er til Afstaaelse paa billige Vilkaar. Nødvendig Kapital Kr. 40.000. Billet mrk. 4. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Fyrbøder,*

velanfælet, paalidelig og som kan udføre mindre Blikkenslagerarbejde kan faa Plads ved større Centralvarmeanlæg. Billet mrk. 5. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Vejers Strand.*

Strandhotellet Vejers til Salg fuld monteret, fin Beliggenhed. Billet mrk. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Benzin og Olie.*

Repræsentant søges. Billet mrk. 7. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*30 Aar gl. Café,*

Nyhavns Kvarteret, Husleje 1200 Kr., garanteret Omsætning ca. 40.000 Kr., ingen Mad, 3 Værelers Lejlighed, 600, skal paa Grund af Sygdom afstaaes straks. Købesum 6000. Udbetaling 4000. Borgerskab nødvendig. Billet mrk. 8. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Cigarforr. ved Havnen, Levevej.*

Oms. 40.000, til Overtagelse for Inventar og Varelager. Billet mrk. 9. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

*Gift Bestyrer til Hotel.*

Enke søger en nobel, ikke for ung laguddannet gift Mand, der for egen Regning kan overtage Driften af et i Kl.s veldrevet Hotel — fuldt monteret — beliggende paa bedste Strøg i Hovedgaden i en sydsjællandsk Købstad. Uden bedste Referencer er Henvendelse unødig. Billet mrk. 10. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.



# Nr. 112 Southhampton Road

eller

## Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Af BILL CLARK.

Victor Ewans var naaet halvt igennem sin Orlov, da han mødte Gloria Bradney. Han fastslog i sit stille Sind, at hun var en ualmindelig smuk ung Dame — i alt væsentligt en moderne ung Kvinde — let til Latter, ivrig efter Fornøjelser. Mødet fandt Sted paa en af de mest agtværdige Danseklubber, som Ewans havde besøgt i London i Selskab med Vennen Irwin, der kendte enhver Tomme af London. »Du kan faa alle Slags,« var Irwins dybsindige Betænkning, naar Konversationen drejede sig om Danseklubber, »Høj, lav, og middel. Jeg formoder ikke, du ønsker den lave Slags. Du ved aldrig, naar du befinder dig i den Situation, at skulle opgave falskt Navn og Adresse, naar du betaler dit Indgangshonorar til en af disse Medejere. Jeg kunde give mange af dem et andet Navn. Et ganske andet Navn! Interessant, selvfølgelig — alt er interessant, hvis du ser paa det fra den rette Vinkel, men —«.

»Jeg ønsker det bedste, der findes,« svarede Ewans. »Orlov faar jeg ikke saa ofte, og Himlen ved, den varer ikke saa længe. Hvilken Lykke, at jeg i Manoli fandt ud af, at jeg havde et Pund eller to tilbage.«

»Saa ta'r vi hen i »California«. Jeg er Medlem,« bestemte Irwin.

De to Herrer havde spist til Middag sammen, efter et uventet og yderst velkomment Møde i Klubben. Med en Følelse af Ensomhed, for denne Dags London var ikke det Krigslondon, han havde kendt, havde Ewans følt sig lidt udenfor det hele. Han var traadt ind i sin yderst respektable, men noget pedantiske Klub uden noget særligt Haab om Oplivelse, forberedt paa at udveksle Flovheder med trætte, ældre Herrer, der levede i forbigangne Tider.

Han havde været paa Visit fra Sted til Sted, kun for at finde de Huse, han besøgte, overladt til Fremmede, medens deres oprindelige Beboere var i Udlandet — i Belgien, Frankrig, Italien, — ethvert Sted, hvor det var muligt at drage Fordel af lave Kurser, og forvandle mangelfulde Indtægter til den største Fordel. Hans egne Slægtninge var alle døde, saavidt han kunde faa at vide. Hans ældste Søster var gift med en Guvernør i en fjern Koloni; hans yngste Søster — en lovende Sø-officers Hustru — var bosiddende paa Malta. Orlov, fastslog han, idet han traadte ind ad Klubbens uindbydende Porte, var en overvurderet Ting. Sandt Venskab var uopnaaeligt. — Kvindernes Venskab intet værd!

Han havde ofret saa meget paa denne Orlov — glædet sig til den i sin Ensomhed, som skibbrudne Somænd glæder sig til det første Glimt af Land. Han troede, Fejlen laa hos ham selv: at han havde mistet den Omgængelighed, han altid havde ejet. Han havde allerede besluttet at vende tilbage til Manoli-Kolonien med første afgaaende Baad; ja, han var i Virkeligheden ved at



foretage Arrangementer den samme Aften, da Irwin var dukket op i Klubben. Saa spiste de til Middag sammen, opfriskede gamle Minder, og fandt Behag i hinandens Selskab. Irwins Hustru var bortrejst med sin syge Moder. Ved Bordet opfriskede de lystige Studenterdage. De opdagede, at deres Bekendtskab var virkeligt et dybtgaaende, mandigt Venskab, som kan ligge gemt i Aarevis, og hvis Traad man finder af sig selv, uden trættende Forklaringer. Noget af den kolde Ensomhedsfølelse i Ewans' Hjerter smeltede. Han begyndte at fortryde sin Idé om at gøre Orloven kort og gaa tilbage til de Vilde.

Victor Ewans var tidligere Marineofficer i den engelske Flaade. Tømmelig ung havde han efter en Onkel arvet en Plantage paa en af Sydhavsoerne, men da Krigen brød ud, havde han straks meldt sig som Frivillig. Krigens Strabadser og Savn havde luttret hans Sind og Karakter, og det var først, da han nu et Par Aar efter dens Ophør, efter at have været hjemme og kigge til Sagerne, var paa Ferie i London, at det gik op for ham, hvor forskellig den var fra dengang. Saa var det, han var løbet paa sin gamle Skolekammerat, Irwin, der forøvrigt ogsaa havde gjort et Stykke af Krigen med, og inden ret længe havde de fundet hin-



anden. Ewans opdagede temmelig overrasket, at han morede sig, at han virkelig kunde le. Irwin havde et Par udmærkede Vittigheder, og var glad for denne Lejlighed til at fortælle dem til en, der ikke før havde hørt dem. Det lovede godt!

Irwin omtalte løseligt Teatrene — en meget sømmelig Revue — og derefter — Danseklubberne.

Som sagt saa gjort, skønt han aldrig havde været optaget af Kvinder, var det godt at være iblandt dem. Først nu følte han, hvor ensom han havde været i Aarevis.

En Kvinde var nødvendig for en Mand, der havde passeret den 40de Milepæl paa Livets Vej. Med Gloria Bradney i sine Arme, fastslog han, at netop en Kvinde som hun vilde være en munter Kammerat paa Vejen ind i Fremtiden. Kun Skade, at Gloria allerede var gift! — Følgelig kunde han ikke faa hende. Det var dog ikke ensbetydende med, at han begik den Dumhed at blive forelsket i hende. Han roste sig af, at hans Sympati for hende var under udmærket Kontrol. At blive forelsket ved første Øjekast, var meget godt i Historier, men i Virkeligheden hændte det sjældent, hvis det da nogensinde hændte! I alle Tilfælde var det, at blive forelsket, noget løjerligt noget.

Det slog ham pludseligt, at Gloria lo ham lige op i Ansigtet, noget der forbausede ham. Medens hun lo, var det smukt, klingende og som selve Musikens Væsen. Men hendes Øjnes straalende Glans syntes at slukkes brat, og dybt nede i disse Øjne var der mærkelige smaa lurende Skygger, der besynderligt nok mindede ham om de Skygger, han i sin Barndom forestillede sig. fandtes bag de halvt aabne Døre i øverste Etage i hans gamle Hjem. Han havde været bange for disse Skygger, og selv naar Solen straalende varmt gennem Vinduerne, havde Bevidstheden om, at disse Skygger var til, fyldt ham med en svag Uro, indtil han samlede alt sit Mod og foretog en barnlig Undersøgelse — for at erfare, at Skyggerne havde ingen Magt, der kunde gøre Fortræd. Der var noget karakterfast i den Maade, hvorpaa hun forstod at faa Timerne til at gaa, en Art Beslutsomhed, der ogsaa tiltrak ham. Naar det larmende »Band« tav, var hendes Klappen den mest begejstrede af alles! Naar Musikken saa gentog den opildnende Melodi, udbrød hun: »Ah, — mageløst! — Oh, det er storartet — storartet!« Ewans, der talte langsomt, noget møjsommeligt, for han havde aldrig været særligt selskabeligt anlagt, tænkte ved sig selv: »Der er noget hun prøver at glemme — prøver at glemme!« Kunde jeg blot komme under Vejr med, hvad det er!

Og saa, da Dansen var forbi, overlod han hende til en Sværm af lystige unge Damer i hendes egen Alder, og var bange for, at stille hende Spørgsmaal. Han fandt Irwin flirtende med en pagehaaret Pige paa 18 Aar, som burde have været iseng forlængst, og han raabte smilende:

»Hvis jeg ikke var en lykkelig Ægtemand, vilde jeg løbe bort med Lissy.«

»Forudsat at Lissy var villig,« gav Alfen tilbage. »Men Lissy har sin egen Mening. Hun er ung, men hun er klog som Ærkeengelen. Er Gloria ikke sød?« henvendte hun sig til Ewans.

»Hvem er Gloria?« spurgte han.

»Gloria, det er Mrs. Bradney, den Dame, De lige har danset med! Nogle Mennesker er lige saa langsomme

til at opfatte, som Neglene er til at gro! Aa, hallo, Bricks!« Hun rejste sig langsomt fra sin magelige Stilling og gik hen mod den unge Mand, der bittert smilende kom hende imøde.

»Se dér! Nu er jeg færdig,« udbrød Irwin med forstilt Fortvivelse. »Naar Guderne kommer, gaar Halvguderne! Naa, morer du dig, gamle Dreng!«

»Tak, aldeles glimrende! Hvem er Mrs. Bradney?«

»Hun er Mrs. Bradney — Mrs. Gloria Bradney, for at være nøjagtig. Synes du hun er sød?«

»Ja!« indrømmede Ewans; Gloria var sød, skønt han ikke kunde sige bestemt, hvori hendes Tiltrækning bestod. I Virkeligheden var det ikke saa meget hendes Ansigt, der havde betaget ham, men han var af Naturen en Sjæleforsker, og dette Glimt af Mysterium i hendes Øjne, opflammede hans Fantasi. Han iagttog hende og saa hende sprudle af Livlighed i Selskab med en Flok unge Piger og Mænd; hun lod til at være i ypperligt Humør, men engang vendte hun sit Ansigt bort, og — —

»Hun er forpint — forpint, det er Ordet,« tænkte han.

»Den lille Fru Gloria er saadan en hæderlig lille Dame! Saa gør dig ingen falske Illusioner, gamle Ven!« advarede Irwin ham.

»For Pokker! Hvad anser du mig for? Jeg har aldrig før forsøgt at rane andres Hustruer; men nu da jeg har danset med hende, kan jeg da godt være lidt interesseret i hende.«

Irwin saa sig om i Salen.

»Det ser ikke ud til, hendes Mand er med i Aften,« sagde han. »Jeg kommer forresten til at tænke paa, at han meget sjældent er her. Jeg kender ham ikke særligt, men han er vist meget flink. Jeg kan ikke sige, at jeg er meget ivrig efter at kende ham. Masser af Penge og saadan! — Men jeg finder ham vanskelig! Han passer meget godt sammen med de fleste Folk, af hans lidt mystiske Type.«

»Hm!« svarede Ewans og grundede videre.

I Løbet af Aftenen dansede han adskillige Gange med Gloria Bradney. Han talte ikke meget, men hvad han sagde, syntes at interessere den unge Dame.«

»De hører til den Slags Mennesker, der er store, smukke og ærlige,« lo hun. »Det maa være Folk af Deres Type, som passer til den Slags Kolonisation, som De nu har taget Dem af!«

»Ja, en Mand maa jo sørge for at faa det bedste frem. Ude i Manoli er den rene og sunde Race stærkest, Svæklingene gaar tilbunds. Jeg tror ikke, De kan forestille Dem, hvor stor Fornøjelse, jeg har af denne Aften, takket være Dem!« fortsatte han for at lede Samtalen hen paa hende.

»Aah, vi er vel alle ens! Kvinden har den Pligt, at forsøge paa at gøre Tilværelsen lys for de stærke, tavse Mænd. At være glad er Hovedsagen! Saa gør man da Nytte i Livet,« svarede hun, og da var der igen en Antydning af Skygge bag hendes Blik.

Hans hurtige Fantasi fortalte ham, at hendes Ord ligesom døde hen i et sukkende Tonefald. Da Orkestret tav, klappede kun igen begejstret; hun bogstaveligt talt trak Ewans ind i den stadig hvirvlende Dans. Men saa blev Slutningsmelodien spillet og Nationalsangen tonede; Dansen var forbi, det var paa Tide at gaa hjem.

»Med mindre De har truffet andre Arrangementer, maa jeg saa tilbyde Dem en Bil?« spurgte Ewans. Det



var sikkert det mest passende at gøre det. Alle de andre unge Damer syntes at have betænksomme Herrer til Følgeskab. Irwan var ivrigt optaget af en anden ung Dames Velfærd — næsten lige saa smuk som Sissy, skønt ikke ganske.

»Det vilde være dejligt,« svarede Gloria med uskrømtet Oprigtighed.

Uden for var det sædvanlige livlige Røre; megen Raslen af Silkekjoler, megen Afsløring af Ben i Silkestrømper; utvungne Latterudbrud lod nu og da. Invitationer gik frem og tilbage; Ewans følte en pludselig Gysen, da han huskede paa, hvor forfærdelig ensom han egentlig havde været lige til nu. Gloria smilede Farvel til smilende Veninder, hun var den mest uskrømte Munterhed, da Ewans hjalp hende op i Bilen; men »Hvortil,« spurgte han, og hun svarede: »Southampton Road Nr. 112.«

Da han anbragte sig ved hendes Side, tænkte han, Eneboer, som han jo var: Denne unge Dame vil sandsynligvis blive træt efter en saa livlig Aften: Kvinder er Humormennesker, og jeg skal ikke forstyrre hende! Men da Bilen passerede forbi en Lygte, saa han paa hende fra Side, og opdagede, at hendes Ansigt var friskt, men alvorligt, og at hendes Mundvige ligesom skælvede.

»Er De træt?« spurgte han.

»Ja, lidt — ikke noget at tale om. Fortæl mig mere om Manoli! Gaa bare videre!«

Hun var med det samme livlig igen, og hun lyttede ivrigt til hans langsomme, brede Sætninger, akkurat som var hun bange for, at lade sine egne Tanker faa frit Spil. Da Vognen kørte op foran den angivne Dør, hørte han tydeligt, at hun sukede! Hun viste heller ingen særlig Villighed til at stige ud. Saa sprang han ud og blev afventende staaende. Det mærkeligste var dog, at den lille Haand, der greb hans store hjælpende Lab, klyngede sig fast, næsten voldsomt til hans, — som en Druknendes Haand maa klynge sig til det af Skæbningen sendte Drivtømmer. Noget inden i ham, slet ikke dirigeret af hans egen Villie, tvang ham til at sige, mistroisk: »Vilde det være uforskammet — hvis jeg — jeg besøgte Dem i Morgen Eftermiddag, blot for at berolige mig selv med, at De ikke er daarligere, for — for — De forstaar, dernede i Syden, har vi det altid saadant — ja, De forstaar! Der kan hændes meget mellem Solnedgang og Solopgang! Og saa er det altid rart at ha' Venner — —!«

»Maaske!« svarede hun alvorligt. »Skønt, hvad skulde der hændes! Sig mig! Sagde Mr. Irwin ikke, at Deres Navn var Ewans?«

»Ewans — Victor Ewans!«

Det var som iskoldt Vand blev hældt over ham. Hele Tiden havde han smigret sig med, at han dog var et mere eller mindre bestemt Væsen af Hankøn i hendes Øjne, og nu kendte hun ikke engang hans Navn!

»Jeg er næsten altid hjemme Kl. 4.« fortsatte hun.

»Ja Tak! Mr. Ewans, De vilde være velkommen!«

Ewans fik næppe Tid til at komme sig af sin Forbløffelse, da en anden Vogn, en stor, rigt udstyret Sedan, kørte op foran Huset, og en høj selskabsklædt Herre steg ud.

»Oh, der er Bob!« udbrød Mrs. Bradney, som i en



Drømmetilstand, og Ewans opdagede pludseligt, han blev forestillet for Nogen. Lidt desorienteret hørte han sig selv sige noget om, at han var glad ved at møde Mr. Bob Bradney og erindrede senere, at samme Bob Bradney havde sagt noget om, at han ligeledes var glad ved at møde ham, Ewans. Og lidt efter bumlede han i en »Taxi« hjem til Hotellet og prøvede at udrede sine samfildrede Indtryk fra Aftenen.

(Fortsættes i næste Nr.).





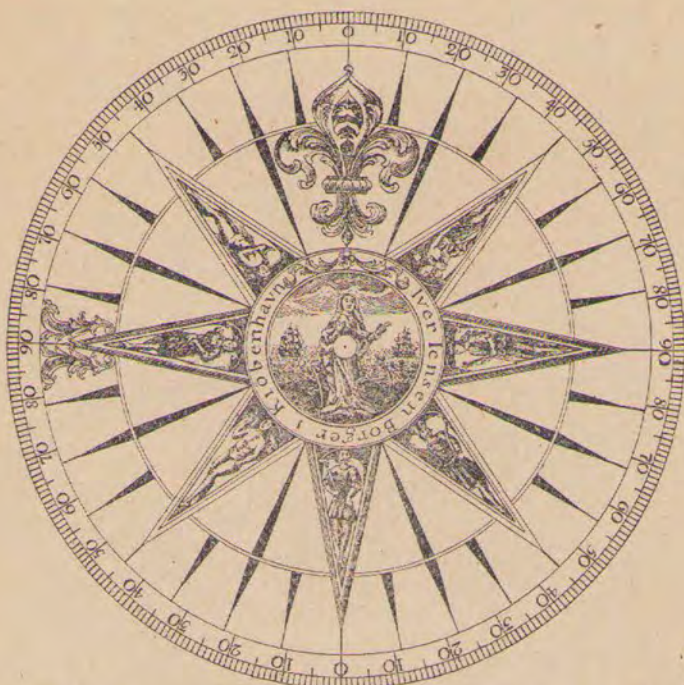


Fig. 1. Kompasrose til Kronekompasset. Øststregen er særlig dekoreret, en Reminiscens fra Middelalderens Kompasser, hvor denne Streg, der i Middelhavet pegede mod det hellige Land, var tegnet som et Kors. Stregene NØ., O., SØ., S., SV., V. og NV. danner det hellige Syvtal fra Kældæernes Astrologi. Dette fremkommer af Navnene paa følgende Himmelleger: Solen,

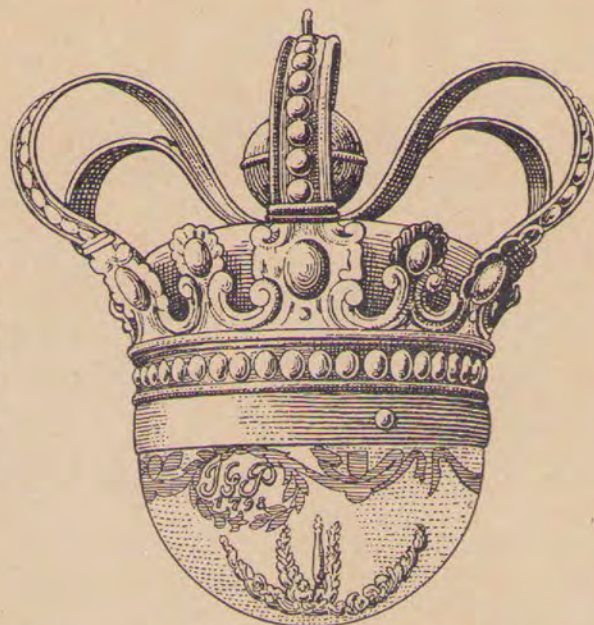
### Iver C. Weilbach & Co.

(Prahl & Sølv).

Denne Forretning, der er en af Landets ældste, blev oprindelig grundlagt af Instrumentmager Iver Jensen Borger. I Kong Frederik V's 9de Regeringsaar, 1755, altsaa Aaret efter Holbergs Død, etablerede Iver Jensen Borger sig som Sejl-, Flag- og Kompasmager i København.

Frederik V's Regering danner en interessant Periode i dansk Skibsfarts Historie og kendetegnes ved Asiatick Kompagnis storartede Forretninger, hvis stolteste Minde er Rytterstatuen paa Amalienborg Plads, skænket til Kongen af Kompagniet som Tak for omfattende Privilegier.

Ogsaa paa andre Omraader var der Blomstring for dansk Søfart, nye Rederiselskaber dannedes, Haandværk og Industri blev ivrigt støttet, og hvad der var af



Maanen og de dakendte 5 Planeter (Mars, Merkur, Venus, Jnpiter og Saturn), de samme Navne, der endnu findes i Ugens syv Dage. Centrumsprydelsen er Lykkens Genius med en fangen Papegoje i Haanden staaende ved Haabets Anker. Kronekompasset pryder nu Loftet i Riddersalen i Søfartsmusæet paa Kronborg.

Fig. 2. Kronekompass anvendt til Sladrekompass i Skyllygten i Chefskibhytten, fremstillet af Firmaet Iver C. Weilbach & Co.s Grundlægger. Kompasmageren Iver Jensen Borger i Aaret 1760.

mest Betydning for den nyanlagte Sejl-, Flag- & Kompasmagerforretning var, at Regeringen som første Betingelse for Støtte forlangte, at det var danske Foretagender med Hjemsted i danske Byer.

Paa den Tid var imidlertid hollandsk Søfart dominerende i Danmark. Læser man f. Eks. Holbergs: »Det lykkelige Skibbrud«, saa erfarer man, at Skipperne, Redere og Matroser i Datidens København taler hollandsk eller har hollandske Navne. Hollandsk Skibsfart maa have haft en noget lignende Betydning for danske Søfolk dengang, som engelsk har haft for vor Generation. Dengang brugte danske Søfolk ikke »alright« til hvert andet Ord, men benyttede tilsvarende hollandske Glosser.

Det var ogsaa hollandske Kompasser, som Datidens Navigatorer, Styrmandene, selv medbragte om Bord sammen med deres Instrumenter, der som Regel kun bestod af en saakaldt »Jacobsstav«, som kun de allerfærreste forstod at bruge. Det varede imidlertid ikke

(Forts. S. 34.)



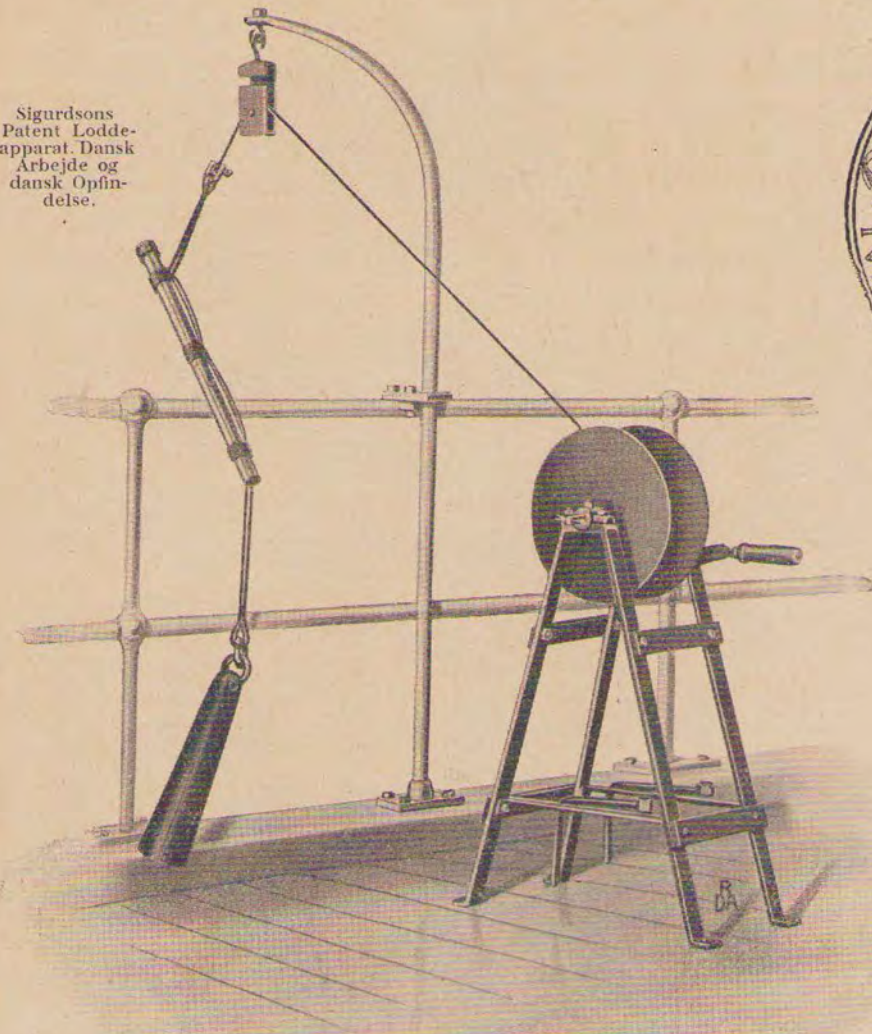
Nautisk Instrumentlager, Amaliegade 30



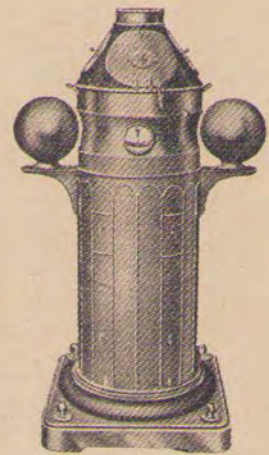
Nautisk Instrumentmagerværksted, Amaliegade 30.



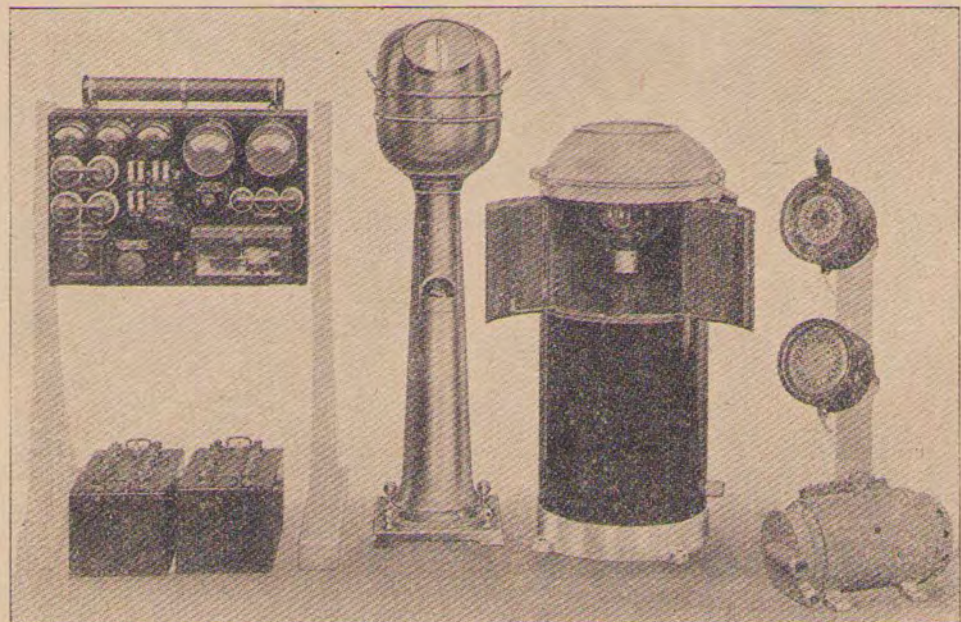
Sigurdsons  
Patent Lodde-  
apparat. Dansk  
Arbejde og  
dansk Opfin-  
delse.



Forretningens Firmamærke.  
Motiv fra en Kompasrose fra 1799.



Moderne Kelvins Standard  
Kompass fremstillet af  
Iver C. Weilbach & Co.



Brown's Gyroskopkompass-  
Installation med Hovedkompass,  
Reperterkompasser, Stromfor-  
delingstavle, Akkumulatorbat-  
terier etc.





(Forts. fra S. 32.)

længe, inden den vaagnende Nationalitetsfølelse forlangte danske Kompasser, og nu fremstilledes de smukke Kompasser pyntede med det dansk-norske Rigsvaaben i pragtfulde Farver. Fra denne Tid stammer ogsaa de saakaldte Kronekompasser, der var til at anbringe i Skylighet i de gamle Østindiefarere. (Fig. 1 & 2).

I Aaret 1799 overtoges Forretningen af Johan Phillip Weilbach, der ledede Firmaet med stor Dygtighed, og som ganske særlig interesserede sig for at fremstille



## ROTAN

ROTERENDE 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.

## Alpina

det bedste Uhr.

Paalideligt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.

Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhr.

F. O. Carlssons Eftf. (Carl Jonsén)

Amagertorv 31.

Grundlagt 1878.

Forlang Katalog.

Uhr repareres godt.

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) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Forbedringer af Instrumenter til Skibsbrug især Kompasser. Han konstruerede saaledes et Kompas, hvor Magnetnaalene var anbragt i Inklinationsnaalens Retning i Stedet for horizontalt, for derved at faa større Indstillingskraft paa Kompasset. Denne Metode havde ganske vist ikke nogen Fremtid, men det viser dog, hvor meget man paa den Tid arbejdede paa at forbedre Skibskompasserne. Han var sikkert ogsaa den allerførste til at fremstille et Vædskekompass for derved at faa et mere roligt Kompas under Skibets Bevægelser

(Forts. S. 35.)

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG PAA LAND.

A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller



**A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL**  
**BROGADE 10 NIELS KONGSBÅK TELEFON 3760**

**1. Klasse Kolonial-, Delikatøse- 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 ::

(Forts. fra S. 34.)

i Søen. Begge disse Kompaskonstruktioner er indgaaende beskrevet i det tyske Standardværk. »Der Kompas«, og Modellerne findes sammen med en talrig Samling andre Kompasser, nautiske Instrumenter og Kompasmagerværktøj fra forskellige Tider, paa Søfartsmusæet paa Kronborg.

I Aaret 1887 deltes Forretningen mellem Sønnerne, saaledes at I. S. V. Weilbach fik Sejl- & Flagmageriet, Iver C. Weilbach Kompas- og Instrumentmagerforretningen.

I Aaret 1908 overtog Kaptajn K. Prahl Forretningen, og i 1916 optoges Skibsfører C. Sølvér som Kompagnon. I henved 100 Aar, nemlig fra 1801 til 1900 havde Forretningen til Huse i en af de seks Bygninger, der dan-

nede det maleriske Kompleks »De Seks Søstre« beliggende mellem Børsen og Knippelsbro, med Gavlene vendende ud mod Kajgaden. Da disse Bygninger i Aaret 1900 blev neddrevne, flyttede Firmaet til Amaliegade Nr. 30, hvor det siden da har haft til Huse.

Naar man sammenligner et Kompas, lavet af Forretningens Stifter, med et moderne Kompas, er Forskellen lige saa stor som mellem en af de gamle Ostindiefarere og et af Østasiatisk Kompagnis Motorskibe. Men Forretningens Formaal har til alle Tider været det samme, nemlig at fremstille det mest fuldkomne Instrument til Navigering. Dette opnaas nu ved Samarbejde mellem Firmaets Indehavere, der som Kompasrettere og forhenværende Skibsførere har indgaaende Kendskab til praktisk Brug af Kompasser og nautiske Instrumenter, og en Stab af nautiske Instrumentmagere, der er Eksperter i dette specielle Fag og har den Erfaring, der høstes ved i aarevis at følge de levende Kompasser og Instrumenter fra Rejse til Rejse.

Udviklingen skrider stadig fremad; de Instrumenter, der tilfredsstillede Træskibe, var ubrugelige i Jernskibe, og Kompasser, der var udmærkede i Dampere, viste sig uanvendelige i Motorskibe, hvor Bevægelser og Rystelser er af en hel anden Art. At fremstille et Kompas, der er roligt under en Nordso-Fiskekutters Bevægelser, er ingen let Sag, men det er gjort med Held, og hundreder af Skibe sejler med Iver C. Weilbach & Co.'s Kompasser.

En anden Gren af Firmaets Virksomhed er Fremstillingen af Instrumenter til Maaling af Havdybder, de saakaldte Dybdemaalere, Iver C. Weilbach & Co., fabrikerer Sigurdsons Dybdemaalere, det eneste Instrument af denne Art, der har opnaaet dansk Patent, og paa dette Omraade har Firmaet oparbejdet en hel lille Industri. Disse Patent-Dybdemaalere har ogsaa vundet Hævd i Udlandet, og for et Par Aar siden modtog Firmaet saaledes den norske Stats Sjøkontrols Anerkendelse for disse Dybdemaaleres Vedkommende.

Iver C. Weilbach & Co. er et Specialfirma, der kun beskæftiger sig med nautiske Instrumenter. Foruden hvad der fabrikeres paa Firmaets egne Værksteder, forhandles enhver Art af Navigeringsinstrument. Det mest moderne paa dette Omraade er Gyroskopkompasset, Radiopejlapparatet og Ultra-Sonore Dybdeloddeapparatet.

Gyroskopkompasset er konstrueret paa Grundlag af den Kendsgerning, at et roterende Gyroskops Akse ophængt paa en særlig Maade, stiller sig parallel med Jordaksen, altsaa i Retningen Nord-Syd, og har aldeles intet med Magnetisme at gøre. Dette Instrument er yderst indviklet i Konstruktion og et Vidunder af Præcisionsarbejde, men Forstaaelsen af dets Virke-maade og af de Principer, hvorefter det fungerer, er ret let tilgængelig.

Radiopejlapparatet er et ganske anderledes let for-

(Forts. Side 37.)

# 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 2158 Y.



## 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 - Jysk 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.

### Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 9.

Vandret: 1. Gru. — 4. Aas. — 7. Aar. — 8. Rat. — 9. Rad. — 10. Klo. — 11. Ise. — 14. Abe. — 16. Neg. — 17. Das. — 18. Royal.

Lodret: 1. Gardiner. — 2. Raa. — 3. Urd. — 4. Ark. — 5. Aal. — 6. Stores. — 12. Ser. — 13. Ego. — 14. Ada. — 15. Bal.

Vindere: 1. Præmie: Frøken Ingeborg Schultz, »Sommandsforeningen af 1856«, St. Annæ Plads 18, Kbhvn.  
2. Præmie: Hr. Adolf W. Koch, Borgergade 32, Aalborg.



Telf. Helroy 1619 Værkt. Danisøe Hera 4198 Kirsteinsgade Nr. 7	<b>HERSKIND &amp; WULFF</b> 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 ufejlbarligt.

# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
Gratis Overslag.

**THORNYCROFT MOTORER & PROPELLER ER KENDTE OG SKATTET OVER HELE VERDEN**

Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af smaa Motorer, som kan faas.  
Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

(Forts. fra S. 35.)

staaeligt Instrument. Det bestaar af en meget følsom Radio-Modtager samt en bevægelig Ramme-Antenne. Drejer man Antennen mod den Station, der pejles, vil Lyden høres tydeligst, naar Rammen viser mod Stationen, og svagest, naar den staar tværs paa Retningen, og derved er Apparatets Virkemaade som Retningsfinder forklaret. Den store Fordel det er at kunne bestemme Retningen til et Fyr eller Fyrskib i Taage vil enhver Søfarende forstaa.

Ultra-Sonore Loddeapparatet er baseret paa Udsendelse af højfrekvente Lydbølger (ultra-sonore Svingninger), der ved Hjælp af en Projektør anbragt paa Skibsbunden dirigeres direkte mod Havbunden. Ved Tilbagekastning fra Havbunden rammer disse Lyd-

Bølger igen Projektøren, og paa en Skala aflæses Havdybden direkte.

Medens Gyroskopkompasset og Ultra-Sonore Loddeapparatet bl. a. paa Grund af den store Anskaffelsesum ikke er overkommelige for alle og enhver, saa har Radiopejlapparatet ved sin Prisbillighed, Anvendelighed og lette Virkemaade udmærkede Betingelser for at blive til uvurderlig Nytte for Skibsarten i al Almindelighed.

Som det ses, er det gamle Firma »Still going strong«, og dets Levedygtighed bevises ved, at det samtidig med at fremstille det bedste af de almen anerkendte Instrumenter har det et levende Blik for alle moderne Opfindelser paa Omraadet for Kompasser og nautiske Instrumenter.

Sailor.

**HOTEL DANIA** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.  
Ny-restaureret, hyggeligt Familiehotel anbefales d'Hrr. Navigatører.  
**CAFÉ & RESTAURANT**  
Oscar Nilsson.

### Ny Færøskonnert.

Færingerne, der nylig har mistet et Par af deres store Skonnerter — »Rosenhjem« og »Capella«, der begge er sunket — har nu anskaffet et nyt Fartøj, idet den franske Skonnert »Ernestine« af Dunkerque er blevet købt til Klaksvig — efter Forlydende for 30,000 Kr. »Ernestine«, der er et Træskib, bygget i Dunkerque 1911 og altsaa er 16 Aar gl., maaler 174 Tons Br. og bliver saaledes den største 2 m Skonnert under dansk Flag. Den skal forsynes med Motor og anvendes til Islandsfiskeri.

### Den savnede Marstaller.

Marstal-Skonnerten »Chr. H. Rasmussen«, der afgik fra Cadiz den 2. September til Newfoundland og endnu ikke er ankommet til sit Bestemmelsessted og derfor

maa befrygtes at være forlist, var en jagtbygget 3 m Topsejlskonnert, bygget af Eg i Marstal 1903 af N. Hansen og maalte 110 Tons Br.

Newfoundlands-Farten er en haard og farlig Sejlads, der næsten hvert Aar medfører et Par Skibes Forlis. Sidste Vinter forsvandt saaledes den lille 3 m Skonnert »Gertrud« og Sk. »Uranus«, begge af Marstal — og i Oktober 1925 forliste 3 m Sk. »Eva« og 3 m Barskib »Svalen«, ligeledes begge af Marstal. »Eva« sank i Atlanterhavet, og »Svalen« strandede ved Fogo N. F. L. og blev Vrag, men i begge Tilfælde blev Besætningen bjærgt.

### Den baltiske Ministerkonference.

Udenrigsministerkonferencen i Reval mellem Finland, Estland og Letland er resulteret i en Beslutning om at genoptage de afbrudte Forhandlinger med Rusland angaaende en Garantipagt.

### 25 Aars Jubilæum.

Kaptajn J. Jensen, Assens, kunde Nytaarsdag fejre 25 Aars Jubilæum om Postfører paa Ruten Assens—Baago—Brandø.

**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.

**SKIBSVASK**  
FORLANG TILBUD  
TØJET HENTES OG BRINGES  
ABSOLUT BESTEMT LEVERINGSTID

**VASKERIET MARRS EFTFL.**  
ST. KONGENSGADE 106  
TLF. PALÆ 71



# 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 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  
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 Konserver. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Manila, Jern og Staal. - Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrevisitter

### 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. —

## NØRRE SUNDBY

**STEGMANN**  
N.F.      SWORN SHIPBROKER  
TELEPHONES 18-718-918      TELEGRAMS „STEGMANN“  
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 - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

### JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK      Telegr.-Adr.:  
HAVNEVEJ 40      „Fisker“

## N. C. BACH

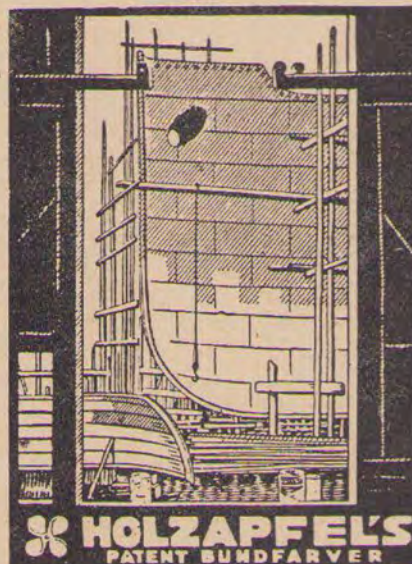
EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

### DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



*D. F. D. S.'s ny Islandsskib.*

Kølen til Forenedes nye Skib paa Island, Motorskib »Dronning Alexandrine«, er nu lagt.

»Dronning Alexandrine«, der faar Plads til 150 Passagerer, skal være færdig den 1. Juni. Trods Forenedes gode Dampere og første Klasses Materiel i denne Rute, er et Motorskib her alligevel noget af en Begivenhed, der imødeses med megen Interesse og forøvrigt atter kraftigt understreger Forenedes rige og handlekraftige Initiativ.

**„ F A L C O “**  
HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**R A D I A C A/S**

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

**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 - Twist - Pakninger - Bundfarver - Oliefarver og Skibsjernvarer.

**A. ALDENBORG**

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.

**NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 12.**

**Vandret:** 1. Ved Kyster. 4. Til Fiskeri. 7. Paafund. 8. Bjerg i Grækenland. 9. Styg. 10. Skab. 11. Hudsygdom. 14. Fuglelyd. 16. Skraber. 17. Tro. 18. Bør monteres med Nolfi Artikler.

**Lørdet:** 1. Har Nolfi paa Amagerbrogade. 2. Give. 3. Havneanlæg. 4. Lune. 5. Kvindenavn. 6. Er Nolfi's Møbler. 12. Skynd. 14. For. 14. I Havn. 15. Er man kun en Gang.

1	2	3	M	4	5	6
7			Ø	8		
9			B	10		
			N	O	L	F
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. 11**, først aabnede den 15. Jan. og Vinderens Navn publiceret i vort Febr.-Num.

Løsningen indsendes til **VIRINGEN's** Kontor, Olfert Fischersgade 2<sup>1</sup>.  
1. Præmie: En Nolfi Klapetol. 2. Præmie: En Aarg. af **VIRINGEN**

Vi henvender Rederiernes Opmærksomhed paa **KLAPSTOLE OG ULDTÆPPER FRA NOLFI**

Leverandør til Stat, Kommune og Marine.  
København K. — Telefon 5405.

**ABDULLA**

Englands populæreste Cigaret.

*Hvem bliver Lodsforeningens Formand?*

Lodsforeningens nuværende Formand, Lodsformand *Iversen*, Esbjerg, har, som tidligere meddelt, trukket sig tilbage fra Lodsvænet ved Udgangen af det gamle Aar.

Hr. *Iversen* fungerer imidlertid videre som Foreningsformand indtil Midten af Marts, da den ny Formand skal udpeges. Der er allerede nævnt flere Kandidater til Posten, blandt andre Lodsoldermand *Johansen*, Helsingør; men det er paa Forhaand givet, at Lodsoldermanden ikke ønsker Valg. Stemmerne samler sig da mere og mere om Københavnlodsmand *Johan Hansen*, der tidligere har været Foreningens Formand og er almindelig anset blandt Landets Lodser. Han har Ord for at være en rettænkende Mand, hvad de smaa Lodserier nok kan have Brug for.

Lods *Nørby*, der har været Lods i Esbjerg siden 1902, menes at blive Hr. *Iversen's* Efterfølger som Lodsformand i Esbjerg.

*Luftfartens Statistik. — En overraskende Fremgang.*

Lufthavnens Statistik ved Chefen, Hr. *Leo Sørensen*, er interessant og viser en meget stor Forøgelse i Persontrafik.

Den bedste Maaned var Juli med 1734 Passagerer, den daarligste December med 118. Det samlede Passagerantal blev 7792. Der fløj 2854 Mennesker indtil København og 2891 ud, For Malmø var disse Tal 1438 og 2259. I alt er der ankommet og afgaaet 2654 Maskiner i Lufthavnen.

Statistiken for 3. Driftsaar viser følgende overraskende Fremgang: I 1923 var Passagerantallet 431, i 1925 steg det til 5082, men i 1926 til 7792. Maskiernes Antal i de tre Aar var: 308, 2298 og 2654. Dette viser, at Maskinerne er forholdsvis langt bedre besat, navnlig naar man tager Hensyn til, at de daarlige Flyvemaaneder Oktober, November og December talte med, hvor der tidligere slet ikke blev fløjet.

Disse stadigt gentagne Beviser for Lufttrafikens Fremgang viser tydeligt Lufthavnens Nytte. Den maa blot i hele sit tekniske Udstyr følge med i Udviklingen, og vi maa ikke sky noget Middel til at gøre den moderne og fuldt konkurrencedygtig.

**CORONA** Skrivende  
Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



**N. CHR. WIBERG**  
HOLBERGSGADE 3 KØBENHAVN



# GRATIS!

Ganske gratis forærer VIKINGEN sine Venner denne glimrende Lods-Kikkert, af den bekendte pilot-glass type, leveret fra det kendte Firma Ivar G. Weilbach & Co. (Prahl & Sølvér).

## Præmiekonkurrence

med 4 Klasser.

## VÆRDI

## 50 Kr.



Betingelsen er dog, at vore aldrig svigtende Venner hjælper os med at skaffe os nogle Abonnenter.

1. Til den, der sender os 10 Helaarsabonnenter à 6 Kr., overlader vi portofrit en Kikkert som ovenfor afbilledede.

Skulde Energien være mindre end Interessen, eller Forholdene ikke tillade det, indbyder vi vore Venner til en lille Konkurrence. Altsaa:

2. Den, der sender os 1 Helaars-Abbonnent, deltager sammen med 9 Ligestillede, som altsaa ogsaa har indsendt 1 Helaars-Abbonnent, i en Lodtrækning om Kikkerten.

3. Har en Deltager, som hver Gang, han indsendte en Abonnent, opgav sit Navn, deltaget 10 Gange uden at vinde, faar han dog en Kikkert gratis tilsendt.

4. Skulde nogen synes, at Chancen bliver for lille, naar

der er 10 om en, saa kan Kikkerten ogsaa vindes paa 2 Helaars-Abonnenter, idet Deltageren da trækker Lod med 5 andre, som hver har indsendt 2 Abonnenter. Deltagerne behøver blot at meddele om deres Indsendelse skal betragtes under Tilfældene 1, 2, 3 eller 4.

For at gøre det Hele lettere, kan der i Stedet for en Helaars-Abbonnent à 6 Kr., indsendes 2 Halvaars-Abonnenter à 3 Kr. eller 4 Kvartaars-Abonnenter à 1.50 Kr.

Med andre Ord:

Den, der har den mindste Smule Interesse i Vikingens Fremgang eller — den mindste Smule Brug for en Kikkert, har Kikkerten for den mindst mulige Ulejlighed.





**A. Jørgensen & Co.**

157, Jagtvej,  
Copenhagen L

Telegramadr.:  
»Frigangsfab.«

Største Specialfabrik  
i Skandinavien.



## Frigangs Kaffemøller

Patenteret i alle Lande.  
Automatisk Udlosning 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 Brug, meget fintfølede.

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 Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## UNIFORMER

samt civilt 1. Klasses Skrædderi

**P. V. JENSEN**

PRINSESSEGADE 1 — TELEFON AMAGER 6392 v.

Leverander til Kommunen og Havnevesenet.

## 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 Herretoj paa faa  
Timer. Tojjet 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



ER DET BEDSTE OLJETØJ  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

**Fabriken „OLSKIND“**

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

## F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. 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>th</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 fabrikkes af DELCO LIGHT COMPANY, egnert 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 Brintvæske. 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. INGVARSEN**

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.

## 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>



**DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR**



M/S Museet for Søfart  
Maritime Museum of Denmark  
Biblioteket

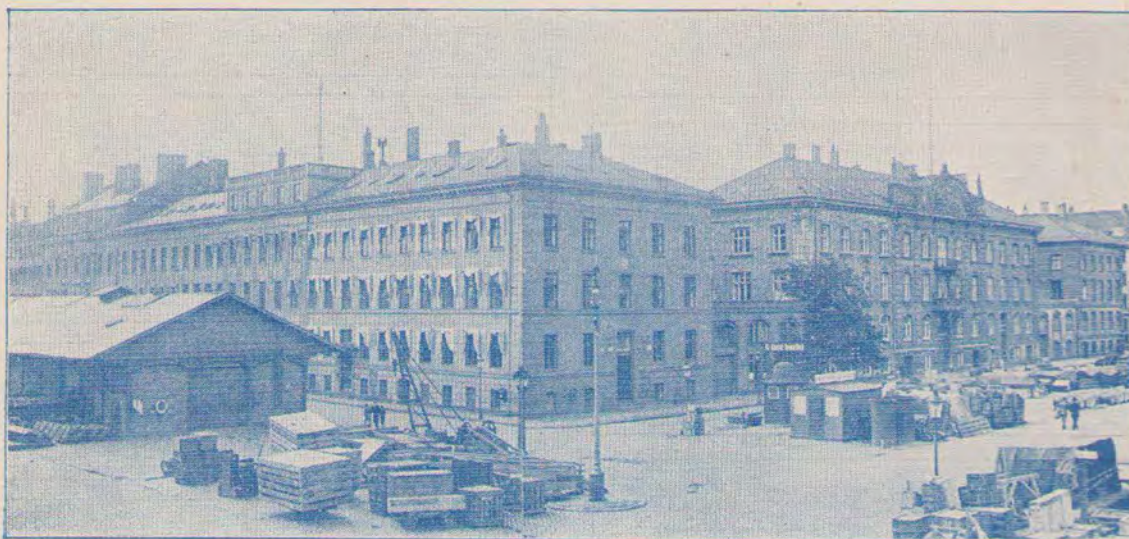


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN

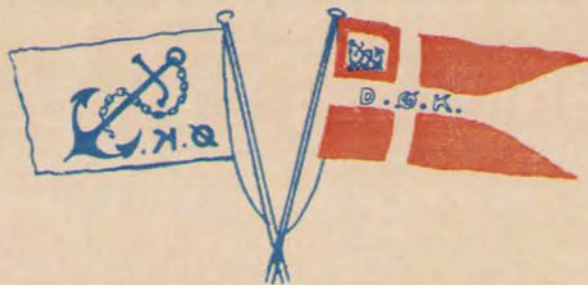


BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8









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, Johannesburg og Cape Town.

*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 HOVEDKONTOR,  
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.





# 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.

Set. Annø 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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN B. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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.

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.

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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 DAMPSKIBSSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41    TELEFON BYEN 8040-8041    Ny Østergade 32  
 København K

**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



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviand, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



**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 - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

GRUNDLAGT 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

ALT I SKIBSARTIKLER

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

INDHOLD.

Forside. Farvetryk efter Smith's Dock Monthly.: For en frisk Vind over de store Have.

Kgl. Grønlandske Handels 130 Aars Jubilæum, med Billeder.

De første Skibe i Verden, efter Smith's Dock Monthly med talrige Illustrationer.

Det forenede Dampskibs-Selskabs 60 Aars Jubilæum, fortsat.

Danske Pirater. Historiske Skildringer. I. Mogens Heinesøn, med Illustration.

Southampton-Road 112, spændende Novelle med Illustration.

Vikingens Præmie-Kikkert.

Vikingens Adresseavis.

Nolft-Opgave.

Nyt fra Søen m. m.

**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.)  
" 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.



Telefon Nr. 1403



Telegr. Adr.: Amiante

TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

ENEFORHANDLING OG LAGERFOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON



KAKERLAKKER

OG

VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139



PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre

LAASEFABRIKEN

„OVAL“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. S. JHANNESSEN

FEDEVARER OG KONSERVES

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



**Elto**

Moderne driftssikre 2 Cylinder Baadmotor, 3-4 H.K.,  
verdenskendt Fabrikat. — Lydløs Gang. — Let at  
starte. — Vægt 21 kg. — Forlæng Katalog.

**Nedsat Pris Kr. 650,—.**

Bohnstedt Petersen,  
Kr. Bernikowsgade 2. - Telefon 1132.

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



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**  
COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

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

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensrømedium

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. Omstil. til samtl. Afdellinger

Koster  
kun  
25 Øre.Faaes  
overalt.**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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 Maltsigtebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilketsomhelst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.**A/s THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

*Ingen Tiltale mod Kaptajn Søbygaard.*

Man vil endnu erindre det Sammenstød, de to Store Bælts-Færger »Sjælland« og »Odin« for nogen Tid siden havde.

Efter Søforhøret, som i den Anledning fandt Sted, blev der afsagt den Kendelse, at der ikke fandtes Anledning til at rejse Tiltale mod »Odin«s Fører, Kaptajn Søbygaard, dog at Kendelsen skulde tiltrædes af Statsadvokaten.

Appellfristen er nu udlobet, uden at Statsadvokaten har ladet høre fra sig, og Kaptajn Søbygaard er derfor frikendt.

*Hou Havn udvider.*

Et større Udvidelsesarbejde ved Hou Havn er nu afsluttet. Det har kostet 94,000 Kr., og for disse Penge har Havnen faaet 4000 Kv. Meter ny Kajplads.

**KAKERLAKKER**UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSSESMIDDEL**E. LINDBERG**

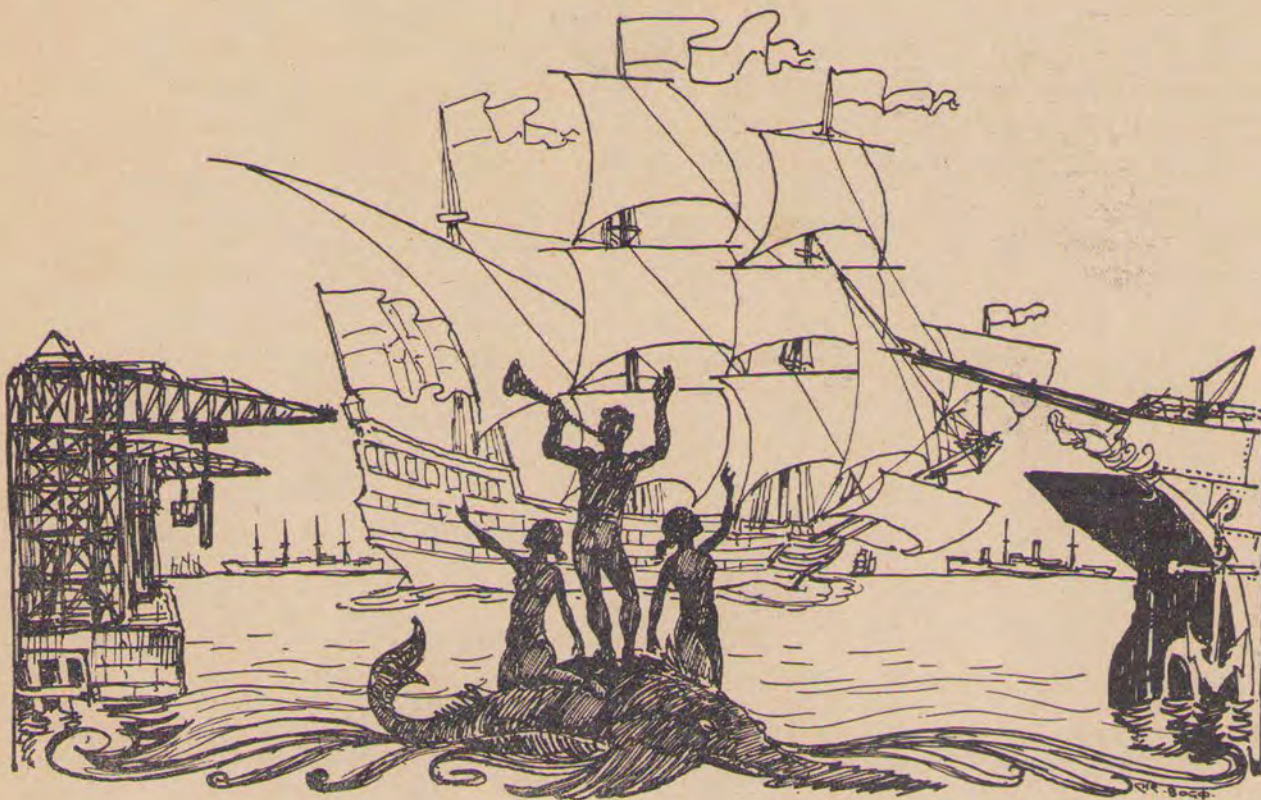
Decinfektor

FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.

Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj





**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED / PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. / PORTOFRIT OVERALT / RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2<sup>1</sup>, TELEF. 9822 / REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

**EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT**

## Den kgl. Grønlandske Handels 130 Aars Jubilæum som Rederi og 150 Aar som Statshandel.

Den kgl. grønlandske Handels Historie har forskellige Faser, idet Handelen paa Grønland ikke altid har været i Statens Eje, skønt dog hele Tiden drevet som Monopol. I det følgende er derfor Handelen og Skibsfarten to Afsnit hver for sig.

### I.

#### *Handelen.*

Den 16. Maj 1924 havde Handelen paa Grønland været ledet af Staten uafbrudt i 150 Aar. Den har stadig lige fra Kolonisationens Begyndelse været drevet som Monopolhandel, enten af private eller af Staten.

Handelen paa Grønland begyndte allerede 1721 samtidig med Hans Egedes Landing, idet han samtidig med sin Virksomhed som Missionær var Repræsentant for det bergenske Handelskompagni, som han selv havde været med til at

oprette, og for hvis Regning han anlagde Kolonien Godthaab, hvorfra han drev Handel med Grønlænderne. Skønt dette Kompagni nød store Begunstigelser af Regeringen, kunde det dog ikke bestaa, hvorfor Regeringen i 1727 maatte overtage Handelen og Besejlingen af Grønland. 1734 blev Handelen, Besejlingen og Missionens Underholdelse overdraget til Købmanden Jacob Severin mod en betydelig aarlig Understøttelse fra Staten, men heller ikke han kunde faa Foretagendet til at betale sig, og i 1749 blev det derfor overdraget til Det kgl. octroyerede almindelige Handelskompagni. Der blev stillet ret store Forventninger til dette Kompagni, men tiltrods for, at det nød endnu større Understøttelser end Jacob Severin, førte det en hensygnende Tilværelse, og 1774 maatte Staten indløse Kompagniets Aktier.

Den 16. Maj 1774 udstedtes kgl. Resolution om,





Den gamle Pladmesterbolig.

at Handelen og Besejlingen paa Grønland var overtaget af Staten, der siden med afvekslende Held uafbrudt har ført denne.

Fra 1774 til 1908 har den kgl. grønlandske Handel paa Statens Vegne ledet Handelen sammen med Administrationen af Grønland. Fra 1908 til 1912 var Handel og Administration adskilt, og Handelen lededes af en selvstændig Handelschef.

Fra 1912 blev hele Grønlands Administration og Handel samlet under Direktøren for Styrelsen af Kolonierne i Grønland, under hvem Handelschefen for den kgl. grønlandske Handel sorterer. Handelschefen, Hr. Lyngbæk, giver »Vikingen« beredvilligst hosstaaende Oplysninger.

Hvad der særligt karakteriserer Handelen paa Grønland er dette, at udover Minedriften, Hvalfangsten og Kryolit-Brydningen, hvilken sidste er et rent privat Foretagende, er hele Vexelvirkningen, Udbyttet, om vi skal kalde det saaledes, baseret paa Grønlandernes eget Arbejde og egen Indsats. Medens dette tidligere hovedsageligt bestod i Sæl- og Hvalrosfangst, er Grønlanderne nu i stadig stigende Grad gaaet over til Fiskeri, som efter eskimoiske Forhold drives ret rationelt, blandt andet fra en c. 60—70 Motorbaade langs Grønlands Kyster og paa Bankerne dér. Den stigende Omsætning karakteriseres bedst af, at Aar 1900 var Handelens Afsætning af Varer til Grønlanderne c. 2700 Tons Gods, medens den nu er 10,000.

Indtil 1921 kogtes Spækket fra Sælhundene og de andre Sødyr oppe paa Stedet, og Trannen forsendtes i Fade hertil, hvor Handelen behandlede den i sit bekendte Trankogeri. Trannen fandt især Anvendelse ved Garvning.

#### En Sensation paa Olie-Teknikens Omraade!

Nu derimod kommer Spækket hertil i let saltet Tilstand, forsendt i Tønder. Paa Handelens egen Fabrik behandles Spækket, saaledes at man nu kan fremstille den eneste Olie deraf — en Olie, som endda finder sin Plads indenfor Tilvirkningen af Fødemidler!

Maaden hvorpaa denne Proces foregaar i Han-

delens egen Fabrik er en Hemmelighed! *Thi Grønlandske Handel har den eneste Fabrik i Verden, som hidtil har kunnet fremstille Olie af Tran.* Fabrikationen foregaar efter en Methode, der skyldes Ingeniør Fæster.

Efter at Trannen er forvandlet til ren klar Olie, sendes den til *Hærdning*, hvilket er en meget vanskelig Proces, der kræver et meget kostbart Maskinanlæg. Som hærdet fremtræder Olien som en fast Masse, der ganske har mistet enhver Tanke om Tran og er hvidt som Grønlands Sne. Dette Stof er det, der finder Anvendelse i Fødemiddel-fabrikationen. Men selve Olien som saadan finder rig Anvendelse bl. a. til Oliekager. *Grønlandske Handel kan afsætte alt, hvad der kan fremskaffes*, saa der er kun Grund til at lykønske!

Ligeledes er *Skind* en Artikel af stor Betydning. Ved sidste Auktion steg Priserne en c. 28 %, og Summen, der indkom, blev ikke mindre end 576,000 Kr., 248,000 Kr. mere end i 1926. Til dette glimrende Resultat bidrog ikke mindst Fangsten fra Scoresbysund!

Om Skibsfarten paa Grønland har tidligere Kaptajn, nu Skibsinspektør *Thorsen* samlet et stort og righoldigt Materiale bistaaet af Styrmand *Balle*. Da Hr. Thorsen i Anledning af Jubilæet paabegyndte sit Arbejde, fandtes kun eet, siger *et Billede* fra tidligere Tid, ligesom hele det følgende er bygget op paa selvstændigt Studium.

Medens man endnu ikke er naaet tilbunds vedrørende alle Skibsnavne og Navne paa Førere og Styrmand i de 200 Aar siden Hans Egede kom til Grønland i 1721, er man dog naaet tilbage til 1761.

Den 1. Januar 1927 kunde Den kgl. grønlandske Handel, eller som det nu hedder Grønlands Styrelse, fejre 130 Jubilæum som Rederi, idet den kgl. Handel, ifølge Købekontrakt af 17. December 1796, den 1. Januar 1797 overtog følgende 9 Skibe fra Giertrud Birgitte Thorsted Enke efter Andreas Bodenhoff:

Galeotten	»De 3 Brødre«	.....	119	Læster,	7500	Rigsdaler
Briggen	»Jomfru Giertrud Catrine«	...	92	»	7000	»
	»Der Fruling«	.....	78	»	5600	»
	»Giertrud Catrine«	.....	69	»	4800	»
	»Jomfru Catrine«	.....	64½	»	5000	»
	»Jomfru Giertrud«	.....	59½	»	5200	»
Galeasen	»Jupiter«	.....	88	»	5500	»
	»De jonge Lars«	.....	50	»	2800	»
	»Neptunus«	.....	94	»	2600	»

Af Fortegnelsen vil man se, at det for største Parten var smaa Skibe, der anvendtes den Gang.

Den kgl. grønlandske Handel havde nok før den Tid selv ejet enkelte Skibe, nu derimod kom den i Besiddelse af en hel Flaade, og siden har den altid været sin egen Reder, saa at den som saadan vel nok er det ældste Rederi i Danmark.

#### Sejlskibsperioden.

Af de ovennævnte 9 Skibe, som Handlen overtog, er der nu ingen tilbage, derimod eksisterer Briggen »Hvalfisken«, som Handlen købte i 1801, endnu.

»Hvalfisken«, der er bygget i Kalmar i 1801 og den Gang hed Snogbriggen »Zenogen«, gjorde sin





Øverst til venstre: S/S „Godthaab“; til højre: „Peru“ i Storm. Nederst til venstre: Den gamle Skibsfører Bay Bohn, som førte Barken Julianehaab i 1844; til højre: Barken „Ceres“ indefrosset i Godthaabs Havn 1885, malet af en Grønlander.

første Rejse for Handlen i 1802 og blev kasseret i 1899 efter i ca. 98 Aar at have udført baade lange og hurtige Rejser paa Grønland. Paa den første Rejse førtes Skibet af Kapt. *Nis Elberg*, Styrmandene var Overstyrmand *Jacob N. Durborg* og Understyrmand *Bertel Iversen*. Skibet afgik fra København den 31. Marts 1802, ankom til Grønland den 16. Juni, afgik derfra den 10. August og kom tilbage til København den 7. Oktober 1802. Den længste Rejse, »Hvalfisken« har gjort, var i Aaret 1887, da den forlod København den 26. April og først kom tilbage den 15. December, efter ca. 7 Maaneders Rejse.

Af hurtige Sejlskibsrejser, udført af Handlens Skibe, skal nævnes: »Hvalfisken« afsejlede i 1892 den 27. Maj og var hjemme igen den 29. Oktober efter 5 Maaneders Rejse. Hjemrejsen fra Egedesminde i Nordgrønland gjordes paa 30 Dage, hvilket den Gang betragtedes som meget hurtigt.

Briggen »Constance«, der nu er Kokkeskib og ligger i Københavns Havn, afsejlede i 1888 fra København den 22. April og kom tilbage den 19.

August, altsaa efter knap 4 Maaneders Rejse og paa den Tid at have besejlet Kolonien Frederikshaab i Sydgrønland og Kolonierne Godhavn og Ritenbenk i Nordgrønland.

Den hurtigste Rejse, som er udført af Handlens Sejlskibe, var, da Barkskibet »Nordlyset«, ført af Skibsførerforeningens forhenværende Formand, Kaptajn *H. V. Bang*, i 1897 forlod København den 13. Marts og var tilbage den 7. Maj, efter, paa en veludført Rejse, at have besejlet Julianehaab; Rejsen havde kun varet 54 Dage.

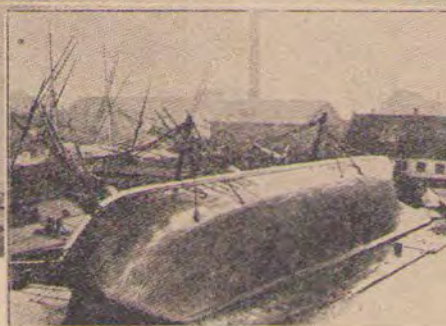
At det var drøje Ture i gamle Dage med disse Sejlskibe, der ofte maatte overvintre paa Grønland, viser følgende. »Hvalfisken« afgik i 1812 fra København i November Maaned til Godhavn og Umanak og kom først tilbage til København i 1813. Der fortælles, at da Skibet var kommen op i Davidstrædet, kom Vinteren over dem, og Besætningen gjorde sig fortrolig med at skulle overvintre til Søs ude i Davidstrædet. Imedens havde nogle Grønlændere fra Kronprinsens Island observeret et Skib ude til Søs, hvorfor de



Øverst til venstre: Briggen „Hvalfisken“.  
i Midten: Barken „Ceres“ i Isen;  
til højre: Galeoten „De trende Brødre“.



Forneden: Barken „Ceres“; i Midten:  
Køthaling paa Handelens Plads og denne  
set fra Havnen.



gik ud, for at se hvilket Skib det var, men da de kom derud, det var paa Juleaften, blev de meget forbausede over ikke at finde en eneste Mand paa Dækket, og de troede, at det var et »dødt Skib«, de havde fundet, stor var derfor deres Overraskelse, da de fandt hele Besætningen siddende lunt under Dæk og fejre Juleaften ved et Slag Kort. Da man om Bord saa Grønlanderne, lysnede Haabet om at komme til Land og overvintre, og man fik ogsaa Skibet sejlet ind til Kronprinsens Island, i Munden af Disko Bugten, hvor det overvintrede, hvilket var bedre end at ligge ude til Søs.

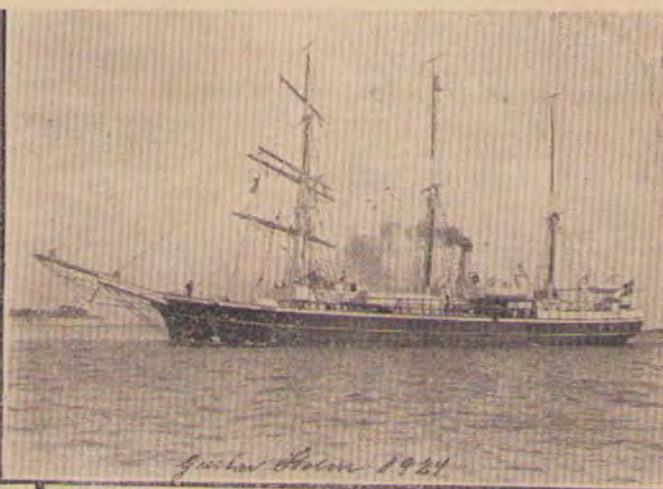
Briggen »Hvalfisken« eksisterer, som før omtalt endnu. Efter Oplægningen i 1900 laa den nogle Aar i Frederiksholms Kanal, som en Slags Skoleskib for vordende Sømænd. Afdøde Kaptajn Mads Bonde, en Broder til den forhenværende Havnemester Bonde, som den Gang var Skibsinpektør for Grønlandske Handel, interesserede sig meget for de unge Sømænds Uddannelse og havde laant Skibet af det daværende Direktorat. En af Handlens Styrmand, Overstyrmand L. P. Jørgensen, var Lærer. Skolen varede imidlertid kun nogle faa Aar; af hvilken Grund den ophørte, vides ikke, men efter dens Ophør solgtes Skibet til Københavns Amatør Sejlklub, hvor den i nogle Aar gjorde Tjeneste som Klubskib med Station ved Langelinie. Den afløstes som Klubskib i 1910 af Briggen »Tjalfe«, der ogsaa er en af Handlens gamle Grønlandsfarere, som endnu den Dag i Dag ejes af Københavns Amatør Sejlklub og bruges som dens Klubskib med Sommerstation ved Langelinie. »Hvalfisken« blev samme Aar sejlet til Svendborg, hvor den den Dag i Dag er Skoleskib for vordende Sømænd ved Sømands-højskolen i Svendborg.

Vel var Briggen »Hvalfisken« ingen Hurtigsejler, men den kom dog frem, ja, der fortælles endog, at den i et af Krigsaarene 1807—14, paa Rejsen fra Grønland, løb fra den engelske Flaade i Kattegat og naaede i god Behold ind til Helsingør. Derimod var den et ualmindeligt godt Søskib, den kunde manøvrere paa en Tallerken, som man siger, hvilket var en god Ting, særlig imellem Storisen. »Hvalfisken« var saaledes en Nat i Davidstrædet kommet ind i Storisen og blev der overrasket af en Storm; det var en drøj Nat. Skibet laa for begge Undermærsejle med Brigsejlet klar til at hale ud under Gafflen, anbragt paa Fortoppen og firkant paa Stortoppen, den var saaledes altid klar til enten at falde af eller luve op, og kneb det, kunde »Hvalfisken« ogsaa gaa over Stag ved Hjælp af Brigsejlet; det var mange Gange i Nattens Løb, at den maatte falde af eller luve op, og man havde megen Besvær med at holde sig klar af Isen, som ofte var vanskelig at se, før man var klods inde paa den; thi da der var smult Vande inde imellem Isen, skød Skibet ganske godt over Stævn.

Saadanne Nætter har der været mange af i de gamle Sejlskibes Tid, ofte tillige med Taage og Snetykning. Landet skulde man jo ogsaa holde sig klar af. Kysten var den Gang, som nu, meget daarlig kortlagt, uden Sømærker eller Fyr, og Sejladsen foregik paa Lokalkendskab, hvilket den forresten gør den Dag i Dag; der er kun den Forskel, at man nu har mekanisk Kraft til Hjælp og kan, om man kommer Isen eller Landet for nær, søge bort fra denne Fare igen.

Sejladsen paa Grønland har den Fordel, at Stormene i David Strædet, som Regel blæser langs Land, sjældent fra Land og saa godt som aldrig paa Land. Saafremt Paalandsstormene var





Øverst til venstre: Briggen „Constance“ i Orkan; til højre: „Gustav Holm (1924). For neden: „Godthaab“ og „Gertrud Rask“

hyppige, vilde Sejladsen paa Grønland med Datidens smaa, ikke særlig velsejlende Skibe, have været umulig, idet Isen da vilde have spærret Kysten fuldstændig, og det vilde have været forbunden med den største Risiko at nærme sig den.

Naar der i det foregaaende er berettet saa meget om Briggen »Hvalfisken«, er det fordi dette Skib har sejlet for Handlen omtrent fra Begyndelsen af den her omhandlede Periode og i ca. 100 Aar samt at det eksisterer endnu den Dag i Dag; men af andre Sejlskibe, der i Aarenes Løb har besejlet Grønland for den kgl. grønlandske Handel skal nævnes:

Bark »Diskofjorden«.....	123 Læster	.....	1798—1800
Fregatskib »Disko«.....	120	*	..... 1880—1782
Brig »Sælhunden«.....			..... 1802—1814
» »Freden«.....			..... 1810—1843
» »Navigationen«.....	106 Læster		..... 1817—1842
Bark »Disko«.....	121	*	..... 1826—1842
» »Julianehaab«.....			..... 1840—1877
Brig »Peru«.....			..... 1846—1905
» »Constance«.....	217 Tons		..... 1858—1902
» »Tjalfe«.....	216	*	..... 1858—1909
Bark »Nordlyset«.....	237	*	..... 1853—1926
» »Thorvaldsen«.....	240	*	..... 1871—1926
» »Ceres«.....	266	*	..... 1878—1926

En Oversigt over de forskellige Skibes Rejser og deres Førere er der ikke Plads til her, derimod skal der i det efterfølgende bringes en kort Oversigt over de fem sidste Sejlskibe.

Bygningen af Briggen »Constance« blev paa-begyndt i Vejle, men den blev ført til Flensborg, hvor Bygningen fuldførtes antagelig 1855—56.

Den gjorde sin første Rejse paa Grønland i Aaret 1857 ført af Føhrboen *Faltings*, hvis Søn senere blev Skibsfører i Grønlandsfarten.

Ved Hjemkomsten i 1902 sluttede »Constance«s Rejser, Skibet blev oplagt og kasseret, senere solgtes det og blev omdannet til Kokkeskib, i hvilken Egenskab det i mange Aar havde Station ved Holmens Bro, men blev saa for nogle Aar siden flyttet til Christianshavns Kanal ved Børnehusbroen, og nu i den sidste Tid er den flyttet til Kajen ved Langebro nær Sukkerhuset.

Det er en sørgelig omflakkende Tilværelse den gamle Grønlandsfarer nu fører, for »Constance« var i sin Tid et ualmindeligt letløbende Skib og var udmærket at manøvrere med, det var dog noget rank, hvorfor man maatte sørge for at have tung Last i Bunden. Der fortælles, at det en Gang under en haard Storm i Atlanterhavet kæntrede, men da Skibet eksisterer endnu, maa det have rejst sig igen.

Briggen »Constance« har ført mange Videnskabsmænd og Ekspeditioner til og fra Grønland, den bragte saaledes bl. a. Holm og Gardes Ekspeditioner hjem i 1855.

I Modsætning til de fleste andre Grønlandsfarere, har »Constance« aldrig overvintret i Grønland, og den har kun haft ganske enkelte Havarier, dog var den nærved at forlise i en Storm i Storisen, men den slap dog med at faa hele Stæv-





Nogle af Handelens veltjente Folk.

Øverst t. v.: Maskinmester Gemeinhardt; i Midten: Fhv. Skibsinspektør M. Bonde; t. h.: Kaptajn, Skibsinspektør Thorsen, ombord paa „Hans Egede“. Forneden: Kaptajn B. Rickmers, Kaptajn Bregnhof og Kaptajn Stoklund.

nen afrevet, saa den maatte ty tilbage til Godthaab, hvor Skaden blev repareret.

Briggen »Tjalfe« gjorde sin første Rejse for Handlen i 1858. Skibet har temmelig sikkert før den Tid været en Brazillfarer, men der fortælles ogsaa noget om, at den har været benyttet til Slavehandel.

»Tjalfe« var, ligesom »Constance«, et meget letløbende Skib, dog bedre end »Constance«, den blev meget ofte benyttet til at gøre 2 Rejser om Aaret paa Grønland. Skibets første Fører, Kaptajn Brockdorff, førte det i 26 Aar.

Efter Hjemkomsten i 1904 blev Skibet oplagt, men i 1908 og 1909, efter at der var installeret en 50 H.K. Dan-Motor, var det i Fart igen som Fiskerieksepeditionsskib i David Strædet under nuværende Professor Adolf Jensens Ledelse.

»Tjalfe« førtes i 1908 af Kaptajn N. P. Sørensen og i 1909 af Kaptajn W. Kjølner. Skibet blev derefter kasseret og senere solgt til Københavns Amatør Sejlklub, hvorunder det, som før meddelt, endnu benyttes som Klubslib.

I 1876 overvintrede »Tjalfe« ved Kolonien Sukkertoppen, og i 1896 skulde den besejle Julianehaab og Frederikshaab, men paa Grund af ualmindelige store Ishindringer, naaede den ikke Bestemmelsesstedet og maatte overvintre ved Sukkertoppen. I Lighed med »Constance« har »Tjalfe« kun haft ganske enkelte Havarier, og dens Rejser har gennemgaaende været hurtige.

Barken »Nordlyset« blev bygget i Helsingør 1852 til Grønlandske Handel. Skibets første Fører var Kaptajn M. Bang og dets sidste Rejse udførtes i 1926.



Barken »Thorvaldsen« blev bygget i Kalmar 1871 og købt af Grønlandske Handel. Skibets første Fører var Kapt. *Amondson* og dets sidste Rejse udførtes i 1925.

Barken »Ceres« er bygget i Troense og førtes i de første Aar af Kaptajn *J. Frederiksen*, dets sidste Rejse udførtes i 1926.

Det maa have været dygtige Sømænd, disse gamle Førere og Styrmand, der sejlede med Sejlskibene, idet der ikke siden 1869, da Briggen »Mariane« forliste lidt nord for Godthaab, er forlist nogen af Handelens Sejlskibe, og Havarier af Betydning har kun sjældent funden Sted.

Af tidligere Forlis skal nævnes: Briggen »Ny Sukkertoppen«, der forliste den 27. Oktober 1783 udfør Napasok mellem Godthaab og Sukkertoppen, Briggen »Jomfru Giertrud«, der den 25. Februar 1799 forliste syd for Julianehaab efter en Overvintring, Skibet var rimeligvis afsejlet for tidligt, og Briggen »Baldur«, der forsvandt paa Udrejsen 1856.

Mange ældre Skibsførere og Styrmand, som i deres unge Dage har faret med de saakaldte Grønlandsfarere, vil endnu mindes de grønlandske Sejlskibe, naar de om Foraaret laa i Tran-graven og riggede til og gjorde klar til Togt, eller naar de om Efteraaret efter en Vestenvindsperiode næsten alle kom hjem paa samme Dag, da var der Liv paa den grønlandske Handels Plads, hvor Styrmand, Baadsmænd og Tømmermænd om Vinteren arbejdede paa Pladsen og Riggerloftet med Kølhaling af Skibene og Reparation af Rigning m. m. og om For- og Efteraaret med Til- og Afrigning af Skibene. Mange er de Historier og morsomme Oplevelser, der fortælles fra den Tid, hvor der blev arbejdet med Liv og Lyst, og hvor saa mange Unge var samlede. En Ting er sikkert, de lærte deres Skib at kende ud og ind og blev uddannede til Søfolk, der forstod deres Kram.

Det er sikkert med Vemod man hører, at de sidste tre Barkskibe »Nordlyset«, »Ceres« og »Thorvaldsen« nu oplægges for ikke mere at gaa ud paa deres vante Tur, skønt de endnu er gode Skibe. Der har da ogsaa været store Kræfter i Arbejde for endnu i nogle Aar at kunne bevare dem til Uddannelse af vordende Navigatører, men for at dette skal kunne lade sig gøre, maa der lidt Offervillighed til, dels fra Regeringens, og dels fra Redernes Side.

#### Dampskibsperioden.

Dampskibsperioden indlededes 1888 med Dampbarken »Hvidbjørnen«, bygget i Helsingør. Flere Søofficerer har ført denne f. Eks. *Gustav Holm*. Damperen forliste 1895, blev skruet ned af Isen, men Besætningen reddedes.

Til Erstatning købtes en norsk Hvalfanger »Castor«, Bark med Dampmaskine. Den forsvandt paa sin anden Rejse med Mand og Mus.

I 1898 købtes en Dampskonnert fra Sandefjord, den fik Navnet »Godthaab« og har været i Fart siden, indtil den nu er lagt op. Det er Hen-

sigten, at »Godthaab« skulde kunne bruges som Kystfartøj mellem Stationerne paa Grønland og derved tjene som Skoleskib til Uddannelse for Grønlandere i Handelens Tjeneste.

#### Staalskibe og firebladet Skrue.

Et egentlig Gennembrud betegner Aaret 1905, da Staalskibet »Hans Egede« indsattes i Farten, Fører *H. V. Bang*.

1923 købtes i Spant paa Nakskov Skibsværft et Træskib, som egentlig var bestilt af Ø. K. Det fik Navnet »Gertrud Rask« og føres af Kaptajn *V. Hansen*.

»Gustav Holm«, kendt fra Scoresbysundtoget som »Grønland«, blev købt af Handlen 1925 og er den oprindelige »Fox II«, førtes af nu afdøde Kaptajn *Winther-Jensen*. »Gustav Holm«, der er rigget 3 Mastet Dampskonnert, er Søsterskib til den gamle »Hvidbjørn«.

Handelens seneste Erhvervelse er M/S »Disko«, bygget paa Flydedokken og endnu ikke afleveret. »Disko« maaler 1400 D.W. og har i Modsætning til Dampskibene ikke Spor af Sejl. Motorerne udvikler en Kraft paa 1000 HK., og Skruen er (ogsaa et nyt Forsøg) firebladet i Stedet for som paa de øvrige Skibe tobladet. Den tobladede Skrue troede man tidligere var en Nødvendighed af Hensyn til Isen, men da de talrige vellykkede Rejser, som de almindelige, chartrede Trampdampere i Sommertiden, har bevist det modsatte, er man altsaa nu gaaet over til firebladede. Af Hensyn til Isen er dog Stævnen gjort særlig stærk, 16 Tommer mellem hvert Spant, 23 Tommer mellem de øvrige Spanter, og derimellem et Mellemspant, ligeledes er Skibet forsynet med dobbelt Bund under hele Skibet. Der er 3 Dæk forude, 2 Dæk midtskibs; alt gaar ved Elektricitet, og der er Plads til 36 I Kl. Passagerer. Desuden er der Plads til mulige fremmede Søfolk, som skal tages med hjem. Rejsen vil kunne gøres paa 8 Dage op. Af Hensyn til Sundhedens Varetagelse er der Lægestation ombord for at hindre Spredning af Sygdom fra Folk af Besætningen paa de Skibe, som har været fragtede for Handlen.

Foruden denne egentlige Flaade ejer Handlen eller Styrelsen Hvalfangerskonnerten »Sværdfisken« og Fangstskibet »Sonja«.

Den kendte gamle Dampskonnert »Fox I« blev oprindeligt 1852 bygget som Lystyacht til en Baron i England, men solgtes af denne til *John Francklins* Hustru 1857 for at gaa paa Efterforskningstogt efter Franklin-Ekspeditionen. 1864 solgtes den til *O. B. Suhr*, det senere Kryolit-Selskab og førtes i mange Aar af den kendte Skibsfører *Carl Olsen* fra Bogø. 1905 overgik »Gamle Fox« til Handlen og tilhørte denne fra 1905 til 1913, da den dette Aar løb paa et Skær og blev Vrag, dog ikke mere, end at den under sædvanlige Forhold kunde være bjerget, men Omkostninger og Transport vilde have været for store.

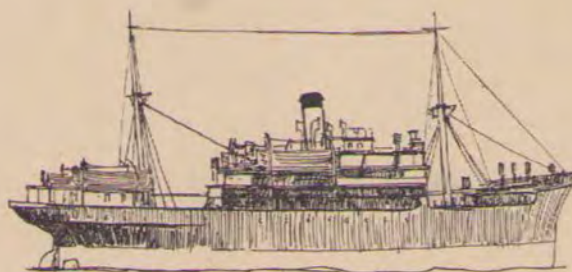


Paa et af Billederne ses Kaptajn *Thorsen* i Uniform paa »Hans Egede«s Dæk. Dette Skib førte han i Krigsaarene fra 1907 til 1917 og maatte i denne Tid tit passere Farezonen, ofte fulgt til Havn af Undervandsbaadene, ligesom han ikke altid havde det lovede Følgeskab af engelske Destroyers. Tidligere har Handels Officerer ikke Uniform, men denne blev indført efter en Rapport af Kapt. *Thorsen*. En engelsk Destroyer kom paa Siden af dem og forlangte at se Papirerne. Da Destroyerens Kaptajn, som Svar paa de Ophævelser, Kaptajn *Thorsen* gjorde, spurgte hvem »han« var, og fik til Svar, at »han« var »the master«, udbrød Destroyerens Kaptajn i Forundringsraab over at se en kongelig Handels-Til Slut udtaler Kaptajn *Thorsen* sin Bekla-

gelse over, at man nu vil lade Færingerne gaa til Grønland for at fiske, naar der dog til Stadighed ligger baade engelske, tyske, hollandske og franske Fiskefartøjer i hundredvis og fisker i Farvandet udenom Færøerne. Hans Standpunkt er, at man skal lade den Fisk, som er ved Grønland være for Grønlænderne, der er ikke for meget.

Med de Udvidelser for Øje, som har fundet Sted i de senere Aar under Direktør *Daugaard-Jensens* initiativrige Ledelse, maa man ønske Styrelsen til Lykke i Ønsket om fortsat Fremgang til Gavn for saavel Grønlændere som Danmark.

»Fox II«, som tilhørte Handlen fra 1905 til 1913 løb dette Aar paa et Skær og blev Vrag, dog ikke mere, end at den under sædvanlige For-



Styrelsens nye M/S „Disko“.

#### Oplæggernes kolossale Stigen og Falden i 1926.

Dette bevægede Aar illustreres maaske bedst ved en Statistik over Aarets Oplæggere. Den ser saaledes ud: Den 4. Januar 50 Skibe og 94,564 Tons, den 18. Januar 56 Skibe og 110,528 Tons, den 1. Februar 62 Skibe og 121,083 Tons, hvorefter en svag Dalen begynder at gøre sig gældende. Den 15. Februar saaledes til 61 Skibe og 116,932 Tons. Ugen efter 56 Skibe og 108,281 Tons, den 15. Marts er man nede paa 51 Skibe og 101,137 Tons, men saa tager Stigningen atter fat. Den 29. Marts viser 55 døde Skibe og 122,255 Tons, fjorten Dage efter 58 Skibe og 139,872 Tons, og nu fortsættes Stigningen fra Uge til Uge, idet den kulminerer den 25. Maj med 75 Skibe og 182,607 Tons. Et rent ud sagt uhyggeligt Tal, der virkede fuldkommen deprimerende paa alle Grene inden for Skibsfarten.

Langsomt tog Oplægningen af. Endnu saa sent som den 7. Juni udgjorde den 68 Skibe og 154,013 Tons. Den 5. Juli var man nede paa 41 Skibe og 107,021 Tons, men 14 Dage senere gav det Luft. Minestrejken var begyndt at virke, og den 19. Juli laa her i Havnen kun 19 Skibe og 35,000 Tons, den 16. August blot 10 Skibe og 5174 Tons, og siden den Dato har der overhovedet ikke vist sig én eneste Oplægger i Københavns Havn.

Ved Begrebet *Skibe* maa der i denne Forbindelse ude-

lukkende forstaaes Dampere. Sejlskibene er ikke medtaget i Opgørelsen.

#### Regulerings-Spjældet til Fyringsanlæg.

I Anledning af de forskellige fremkomne Meddelelser om et Reguleringsanlæg, har man gjort opmærksom paa, at der i Sønderborg findes en Fabrik, »Aeosolo«, som fremstiller et helt automatisk Spjæld, der ved at anbringes paa Røgkanalen nedsætter Kulforbruget med c. 15—20 % ved almindelige gode Centralvarmekedler og med c. 10—12 % ved Højtrykskedler. Dette Spjæld er opfundet af Overingeniøren ved Strelbel-Fabrikerne i Tyskland og har i Tyskland vundet stor Udbredelse, ligesom det i den korte Tid, den danske Fabrik i Sønderborg har ejet Patentet for Danmark, har vundet megen Anerkendelse her i Landet.

#### Den lettiske Isbryders første Færd.

Det lettiske Sødepartement fik fornylig pr. Radio Melding fra den engelske Dampers »Barbeston« og et tysk Skib, at de sad fast i Isen omtrent 15 Sømil fra Domesnäs, og at Isbryderhjælp var nødvendig. Departementet gav straks Ordre til, at den nye lettiske Isbryder »Kr. Waldemarers« skulde stikke i Søen. Udfor Riga Havn fulgte Dampene »Kolpak« og »Rurik«, der heller ikke turde gaa ud uden Isbryderhjælp.



# De første Skibe.

Efter Smith's Dock Monthly.

Det første Kendskab til Muligheden af at kunne bevæge sig over Vandet fik Mennesket direkte fra Naturen selv. Fisken i Floden, Vandhønen, der med stor Lethed dykker og bevæger sig langs Bunden og endelig det flydende Træ, som førtes med Strømmen ned ad Floden, efter



Kano af Grene og Skind.

at Stormen havde revet det løs fra dets Grosted. Alt dette maatte efterhaanden faa det til at dæmre indenfor den ret tykke Pandeskal, vore Forfædre var forsynet med, men inden vi gaar videre, vil det være værd at mærke sig, at Udviklingen — ogsaa inden for Skibsbygningen — ikke er foregaaet i en, skal vi sige, *lige Linje* over hele Jorden, men periodisk. Paa en Tid, da Vesteuropæeren (Langskallerne) endnu var Huleboere eller i det højeste levede som Skovmennesker uden Kendskab til Ild og Redskaber, saa blomstrede allerede paa det Tidspunkt en høj Kultur i de sydlige Lande ved Bredderne af Indiens, Ganges, Eufrat og Nilen.

Den efterfølgende korte Oversigt tager derfor Tingene over eet, fra det mest primitive og opefter og fører dem saa ind i Historien, efterhaanden som vi kender denne.

Man kan i hvert Fald hævde, at paa et meget tidligt Tidspunkt indenfor

Menneskeheden's Udvikling har den første Antydning af Skib været sammenbundne Grene og Træstammer.

Det næste Trin i Udviklingen har da været den flettede Kano eller Vidiebaaden. Dette har man



Baad af Vidier, tættet med Jordbeg.

kunnet fastslaa endda flere Steder paa Jorden. I Ægypten var samtidigt repræsenteret Baade af Rør og Siv. Men enten nu Kanoen eller Vidiebaaden kom først, gør intet til Sagen; under sine Forsøg paa at bygge et Fartøj var Mennesket i alle Tilfælde afskaaret fra at kunne gaa videre, end hans primitive Værktøj tillod ham.

## Kvinden som Foregangsmand!

Det er en kendt Ting, at Kvinden allerede fra tidligste Tider har været mere opfindsom end Manden. Kvinden havde mere Tid til at tænke og »sysle« med Sagerne end Manden (der var ude for at skaffe Føden, og saaledes gik det til, at det var Kvinden, som blev den første Agerdyrker, den første Tæppevæver og Pottemager. Men som Kvindens første Materiale har været det lange Græs og Sivene langs Flodens Bredder, derfor maa sikkert den første Vidiebaad (Sivbaad) væ-



Kano af Bambus og Papyrus.

re skabt af Kvindehænder, en Vidiekurv, som blev gjort vandtæt ved Hjælp af Beg eller Skindet fra et af de Dyr, Manden havde døbt paa Jagten.

Indenfor Kultursamfundene finder vi i en meget tidlig Periode nede i Babylon netop saadanne store flydende Kurve — kaldet Kufa'er — og de bruges den Dag i Dag paa Eufrat og Tigris Floden.

## De første rigtige Skibsbyggere.

Det er Træstammen udhulet ved Ild og derefter tilspidset i begge Enden med Flinte-

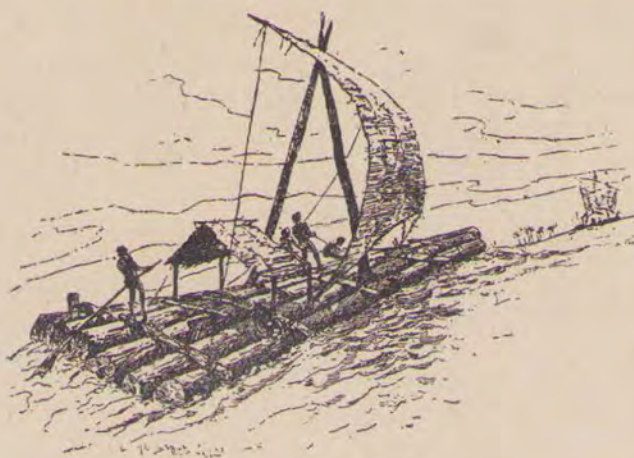


økser, som er Grundstenen i al Skibsbygning. De første Skibsbyggere maatte se at lære sig, og fik ogsaa tilegnet sig det ved Forsøg, hvor værdifuldt det var, at Længde, Bredde, Dybde, Spring, Stævn og Agterspejl stod i et vist indbyrdes Forhold. — Ligeledes lærte de Betydningen af den høje skarpe Stævn og det fyldige Agterspejl, henholdsvis naar Søerne skulde kløves eller Slæbesøen tages imod. Der var talrige Problemer at løse, mange og vanskelige Eksperimenter at foretage. Og uden Tvivl har selv Eksperimenterne til at krydse en Flod i en sikker Kano i sin Tid kostet Menneskeliv.

Vor Kulturs Vugge er gemt i Fortidens Taage, og saa langt tilbage som 6—8000 før Kristi Fødsel er det vanskeligt at bestemme, hvor det ene Folkeslag har paavirket det andet. Ægypten, Mesopotamien og Indien er dog de tre Steder, hvorfra kan ventes de tidligste Overleveringer, og det ser da ogsaa ud, som om man i Nilens rolige Flodvand har Skibsfartens Vugge. Og dog er det en Kendsgerning, at Ægypten er et træfattigt Land, Sandsynligheden er derfor snarere den, at f. Eks. Indien endnu tidligere har kendt Flaader af Grene og Træstammer.

Men Ægypterne har haft andre Hjælpemidler, der dog betegner ligesom en højere Kultur. Thi manglede de end Træstammer, saa løste de til Gengæld Spørgsmaalet ved at konstruere Baade og Kanoer af Rør, hvorover var trukket sammensyede Skind — eller Papyrusblade. Skindene blev simpelthen spændt paa en Flade, syet sammen og Aabningerne bagefter tættet med Beg.

Vi taler jo endnu den Dag i Dag om at »beklæde« et Skib, dengang: »sømme«. — Skibets Historie begynder den Dag, de første Beboere ved Nilens Bredder bandt Rørene sammen i de to Ender og ligeledes sammenbandt dem saaledes, at der blev en Slags Kurv derudaf, en Kurv, som alt-



Indisk Tømmerflaade.

saa var spidsgattet i begge Ender. Ja, man kan endda sige, at denne Konstruktion i Realiteten var den, som blev efterlignet senere, da man f. Eks. byggede paa Klamp og lagde Træstykker til Træstykker og bandt dem fast. Og Kanoen, Træstammen, blev nu degraderet fra at være Skibet til blot og bart Kølen. Paa denne Maade blev det første Ord for Badebygning i det gamle

Ægypten netop: *at binde et Skib.*

Paa hvilket Tidspunkt indenfor den historiske Tidsregning en saadan Skibsbygning er begyndt, kan ikke siges, men allerede tidligt i Ægyptens Historie er der Tegn til, at man har anvendt endda *forbedrede Metoder* ved Udhulningen af Træstammerne. Talrige Scener gengivet paa de gamle Gravkammeres Vægge viser bl. a. *Øksen* i Brug. Og i samme Gravkamre fandtes Skaale med Dekorationer, der i Forbindelse med selve



Kano af udhulet Træstamme.

den Dygtighed, hvormed Tingene var forarbejdet, henviste til et langt Spand af Tid, der rakte langt ind i den forhistoriske Urtid.

I British Musæum findes paa en tværbanket Krukke, funden i Øvre Ægypten, en Sejlbaad (Fig. 5) afbildet. Da man anslaaer Krukkens Alder til omkring 4000 Aar før Kristi Fødsel, kan man kun svagt forestille sig det Spand af Tid, der maa være gaaet forud, for at den gradvise Udvikling af Skibsbyggeri kunde naa et saa imponerende Stade.

#### Bougen.

Men hvis Paafundet om at udhule Træstammen med Ild betegner et Fremskridt, hvor maa man da i egentligste Forstand ikke beundre den rent ud geniale Made, hvorpaa man forstod at tilspidse Bougen og gøre den stærk. Ikke saaledes at forstaa, at selve Tilspidsningen i og for sig var vanskelig at hitte paa, men selve Konstruktionen, Beklædningen, der samles i en forud beregnet Konstruktion, Stævnen. Med denne var Grunden lagt for videre Muligheder for virkelig Skibsbygning.

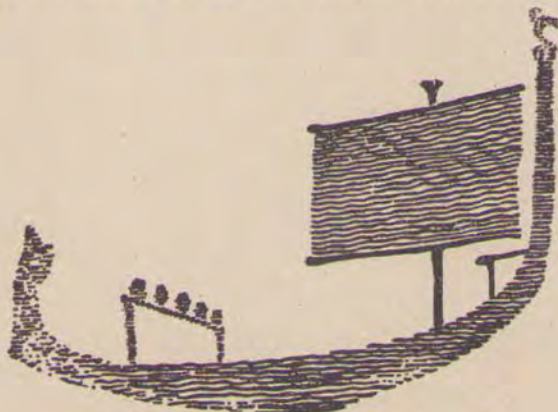


Fig. 5. Ægyptisk Baad, ca. 6000 Aar gammel.





Flodlandskab med Papyrusplanter.

Ruskin siger derom i et Beundringsudbrud: »Der er eet, som jeg stadig mindes fra min Barn-dom og mindes som noget af det, der altid har fanget min Interesse, og det er netop Bougen af en Baad. Ikke specielt Racerbaaden eller Lystkutteren, men ganske enkelt den lidt afstumpede Stævn af en almindelig aaben Baad, saaledes som man kan tænke sig den liggende væltet om oppe paa Stranden. Den er i snævraste Forstand Skibsfarten udtrykt i sig selv! Man kan dekorere den eller forsyne den med Udskæringer — men den kan ikke gøres mere interessant for det. Disse højede Pianker, der vidner om brutal og dog bunden Kraft, ligesom selv fortæller, hvor stærke de er, stærke nok til at skære gennem Farer og Modstand selv ude paa det aabne Hav. Lad gaa, vi har større Arter af Arbejde! Folk i andre Livsgjerninger! Pengeforeeagender eller andre Foretagender, som betyder noget for Samfundet! Vi har dog ikke noget mere mirakuløst! — — Naglerne, der samler Skibets Plader i Stævnen, er Nagler i Verdens fælles Kammeratskab! Jern kan bruges til andet end at lede og bringe Lynet ned fra Himlen — det er den Ledning, ad hvilken Samfundsfællesskabet ledes Verden rundt!«

Ægypterne, der endnu ikke kendte tilstrækkeligt af Matematik for at kunne konstruere, var dog kloge nok til at gaa gradvis frem. For Eks. blev de Træskibe, hvori de senere foretog Togter langt bort, bygget over de gamle Papyrusbaade. Tid efter anden gik man saa over til at bygge dem selvstændigt af det rigtige Materiale.

#### De første Søfolk.

Ægypterne var ikke alene de første Skibsbyggere, de var ogsaa de første Søfolk. Spørgsmaalet er, om de foretog Sørejser, inden de havde skabt Træskibet. Uden Tvivl maa de have gjort dette alene for at kunne skaffe Tømmeret til Skibene. Men først maatte de forbedre deres Redskaber, og dette førte igen til Opdagelsesrejser for at finde Metal. Der siges, det var Kvinderne, som gav den første Anledning til denne Søgen efter Metaller, og det hænger saaledes sammen:

I Ægyptens forhistoriske Tid bar Kvinderne som Prydelse ubearbejdede Klumper af Kobbermalm og indsmurte Ansigtet i Malakit, som en Slags Erstatning for Ansigtspudder eller Maling, og lang Tid, før man kendte Kobberet som Metal, var denne Kobberforbindelse et alm. anvendt kosmetisk Middel. Sandsynligheden taler for, at Anstrængelserne for at skaffe dette Stof har været medvirkende Faktorer ved Kobberets Opdagelse. For ved en eller anden Lejlighed er det sikkert hændt, at en Klump Malakit eller Salven, som blev lavet deraf, er faldet ned i Trækulsilden. Derved blev den omdannet til en Draabe metalisk Kobber, og var dermed Spire til den Idé, som omformede Verden allerede for henved 6000 Aar siden.

De tidligste Ægyptere strejfede altsaa ned langs Kysterne af Middelhavet og det Røde Hav. I 5000 Aar gamle Templer og Grave har man funden Afbildninger af deres tidligste søgaaende Fartøjer. I og for sig er der intet mærkeligt i, at de selv med disse Smaaafartøjer gik paa Langfart, selv om det var en højst farefuld Sejlads. Historien kender jo senere Eksempler paa det samme, hvor Mænd ikke ved tilbage for at gaa paa Togt i skrøbelige Fartøjer. Og Washington Irving siger i sin Beskrivelse af Oregon-Øboerne: Det er forbavsende at se den Frygtløshed, hvormed disse Vilde gaar til Søs i deres lette Barkbaade selv i det haardeste Uvejr. De synes at ride paa Bølgerne ligesom Søfugle!«

#### Religiøse Paavirkninger.

Men det var en stærk religiøs Tro, som sendte Ægypterne ud paa det ukendte Hav for ved fjerne Kyster at søge det som var nødvendigt ved deres Brændofre og Begravelsesfester, Harpiks og Træ. Man har Beretninger som viser, at de for 6000 Aar siden udsente Ekspeditioner, var udrustet netop med dette for Øje. Disse Ekspeditioner strakte sig til Libanons Bjerge, til Somaliland og Sydarabien. Stærke religiøse Motiver opmuntrede dem til at trodse Farerne paa Havet og at risikere deres Liv for at skaffe de Sager frem, de betragtede som beskyttende for Sjælen efter Døden.

For mange af Jordens tidlige Folkeslag var



Kinesisk Djunkte.



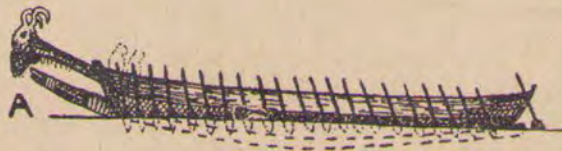
forskellige Slags Skaller, Perler, blanke Stene, Sølv og Guld, Krydderier og duftende Træ hellige Symboler, og meget af dette har bevaret sin Magt helt op til vore Dage. Hvilken Overtro gør sig ikke endnu gældende, naar det drejer sig om Topaser, Rubiner, Opal og Perler o. s. v.

Ægypterne »opfandt« ikke alene Agerbrug og Skibsbygning, de opdagede ogsaa forskellige Metoder til Hjælp ved Forarbejdning af Sten og Træ til Arkitekten, ligeledes lærte de sig Kunsten at væve Linned, foruden at de tilfulde forstod at behandle f. Eks. Guld og Kobber og mange Slags Redskaber og Værktøj. Kunsten at barbære, Brugen af Hat, Dyrkning af Hvede, ligesom Lægning af Plissé og Brugen af Sandaler lærte de sig, saavel som mange af vore Musikinstrumenter, Stol- og Senge-Typer, Puder, Juvelarbejder, Juvelærker, Lamper og meget andet endnu bærer sit ægyptiske Kongsmærke i sig eller med andre Ord har Former og Stil, hvori endnu lever Ægyptens 8000 Aar gamle Kultur.

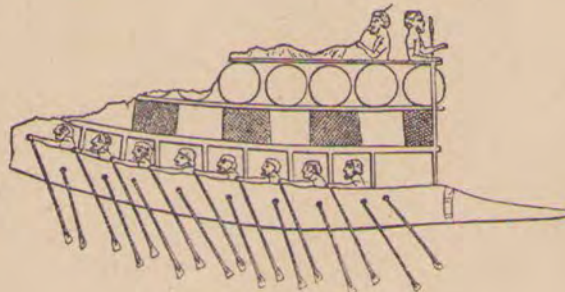
#### Skibsbygningskunstens Sejrsqang.

Hvorend de ægyptiske Søfolk eller Opdagere kom hen, bragte de ægyptisk Kultur med sig, alt eftersom den havde naaet dette eller hint Stade eller Udviklingstrin. Saaledes finder vi langs Kysterne lige fra det røde Hav til Amerika en lang Række primitive Skibstyper, Kanoer, Flaader, Risbaade med oversyet Skind og saa videre i en Uendelighed, Typer, der alle har deres Forbillede i Baade, der sejlede paa Nilen længe før Pyramiderne blev bygget.

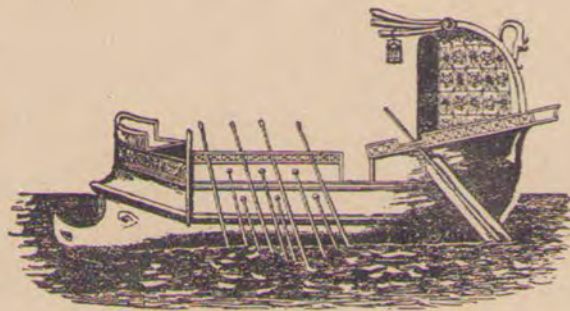
Den Omstændighed, at vi endnu i vore Dage helt oppe i Birma og længere Øst paa finder Skibstyper, der ligner de første søgaende



Græsk Skib.



Fønikisk Skib.



Romersk Skib.

ægyptiske Fartøjer, og som forlængst i Hjemlandet var afløst af nye Modeller, viser tydeligere end noget andet, at ægyptiske Skibe netop af disse Typer maa have naaet disse Bredde- og Længdegrader i meget tidlige Tider og derfra er bragt videre. Den kinesiske Djunk viser tydelige Spor af Nedstamning fra Ægypten.

Hosstaaende gengiver vi tre Baadtyper, der viser i hvor høj en Grad, hvor viden om, den ægyptiske Skibsbygningskunst Indflydelse gjorde sig gældende til de modsatte Egne af Jorden: Sydøst-Afrika og Skandinavien. Fig. A viser Konturerne af en Baad paa Victoria Nyanza efter en Tegning af Sir H. M. Stanley »Fra det mørkeste Afrika«, og tydeligt fremgaar det af dens Linier, at den har ægyptisk Stamland. Fig. B viser en ægyptisk Baad fra Oldtiden, og Fig. C en Baad fra Broncealderen i Skandinavien. Denne Tegning blev funden paa en Klippe i Nærheden af nogle gamle Minegange i Sverrig og daterer sig saa langt tilbage som til 1000 Aar før Kristus eller tidligere.

Fønikierne byggede efter ægyptiske Modeller, og da Ægypten begyndte at hensygne, erobrede de dette Lands Trafik indtil de blev et endnu større søfarende Folk end Ægypterne havde været.

#### Skibet er helligt.

Ægypterne betragtede Skibet som en hellig Ting og i Besiddelse af Liv, og denne Betragtning maade har holdt sig helt til vore Dage. Tanken illustreres bedst ved den menneskelige eller dyreagtige Figur, som dekorede Boug og Agterstavn i hine Tider, og som har en Parallel i den kendte Tradition med at knuse en Flaske mod Skibets Boug, naar det

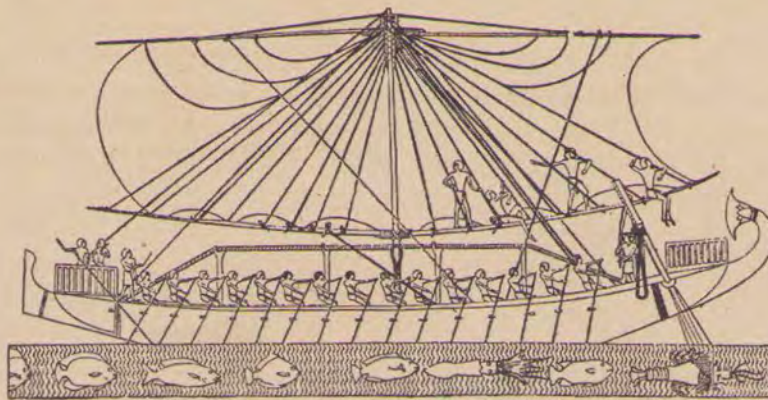


blev indviet til dets Gerning. Et lignende tydeligt Tegn paa denne Opfattelse har vi i de to Øjne, som blev malet i Stævnen, specielt paa Fønikiernes, Grækernes og Romernes Fartøjer, og som endnu har sine Gengangere i Øjnene paa de kinesiske Djunker og i Klydsene til Ankerkæderne paa Vesteuropas Skibe.

Og ikke mindst finder vi Genklange af disse Tanker i den Omhu og Beundring, ja næsten rørende Æmhed og Pietetsfølelse, hvormed Sømanden, den professionelle som Sportsmanden, omfatter sit Skib som et levende Væsen.

I en gammel engelsk Bog hedder det endda, at Kaptajnen kommanderer sine Folk til at sætte Sejl: »for at Skibet kan se vi vil sejle«.

Saa stærkt troede Ægypterne paa et Liv efter Døden, at mellem de mange Nødvendighedssager og Fødemidler, man medgav den Døde i Graven, fandtes altid et Skib eller Modeller af Baade for at hans Sjæl kunde sejle videre paa den evige Livets Strøm. Hosstaaende gengives et Par Modeller paa Baade, som var medgivet en Død i Graven for mere end 4000 Aar siden. Modellerne findes i Manche-



Ægyptisk Sejlskib.

ster Museet, og Direktøren her, Dr. Budge siger: Baaden betragtedes som en saa nødvendig Genstand, at have med ind i den anden Verden, at endda flere Kapitler i den bekendte »Døde-Bog« blev afskrevet og medgivet, for at den hensovende kunde

de have Kendskab til Betjeningen af Baaden. »Fortæl os,, hvad vi er«, spørger f. Eks. Folkene ved Aarerne. Og den hensovende svarer: »Underverdenens Hjælpere er I«. »Hvad er jeg,« spurgte



Vikingebaad.



Djunker fra Birma.

Lastrummet, og den den Afdøde svarede »Ahar er dit Navn.« »Sig mig, hvad jeg hedder,« spurgte Sejlet. »Hut (Himmel)«. — I Pyramidernes Tekstbøger findes ogsaa en Beretning om et mærkeligt Land, hvor alt var i live, enten det nu var den Stol, hvori Kongen skulde sætte sig, Styreaaren, som han benyttede sig af eller selve Skibet, hvori han steg ombord.

#### Vikingerne.

Forøvrigt genfinder vi den samme Skik hos Vikingerne.



Den døde  
Ægypters  
Skibe,  
6000 Aar gl.



To Modeller af Baade, der medgraves den Døde, for at han kunde sejle op og ned ad Livets evige Strøm

Som naturligt var, maatte Virkeligheden præge Fantasien og Troen, som den gav sig Udslag i denne Offergave, og derfor forestiller den ene Baad Skibet, saaledes som det er, naar det gaar op ad Strømmen (Nilfloden), og den anden, Skibet, naar det gaar med Strømmen (ned ad Floden). I Ægypten blæser sædvanligvis en nordlig Vind. Baaden, der gaar mod Syd og altsaa op ad Floden, har derfor Vinden agterind. For at udnytte Vinden, er Masten rejst og Mandskabet ses i Færd med at hejse Raaen. Rorsmanden og Udkigsmanden har kun let Beklædning (sammenlign den anden Baad), thi de staar begge stille og er her udsat for Modvinden, medens de i første Tilfælde har Vinden med. I begge Baade sidder Kaptajnen foran sin Kahyt og ser ud. Styreaaren er i begge Tilfælde enestaaende

af sin Slags, idet vi her med eet faar løftet Sløret for, hvorledes Styring det hele taget gik for sig. I hver af Baadene er der ved den store Styreaare en ekstra Stang hæftet til, den tjener som en Slags Haandgreb for den Styrende, paa samme Maade som endnu anvendes paa Como-Søen og Hoogly-Floden ved Calcutta. Aarebladet er dekoreret med Lotusblomster, Horus-Ojne og Rosetter. Figurerne er skaaret i Træ og forsynet med Hoveder af Ler og Tøj af Linned! Baadene stammer fra Khnem-Nakht og Nekth-Onkh's Grave.

Paa den anden Baad ses Masten lagt ned og Sejlet gjort fast. Vinden er imod, og derfor er Aarerne ude!

Alt i alt et vidunderligt 6000 Aar gammelt Fartøj!

kun i en endnu mere storslaaet Form. Som vi skylder Ægypternes Omhu for deres Døde, at vi nu har et saa dybtgaaende Kendskab til deres Skibsfart gennem Tiderne, saaledes skylder vi de tapre Vikingers Begravelseskikke, at vi nu kender deres Skibe. Paa tre Maader forrettede Vikingerne deres Begravelse. Den første var, at brænde den Afdøde Viking. Hans Aske tilligemed hans Ejendele blev brændt i Land i en baadformet Grav og bagefter ristedes Tegningen i Sten. Den anden Maade var den, at man bar den Døde ombord tilligemed alle hans Ejendele, hvorefter man stak Skibet i Brand og lod Luerne og Bølgerne om Resten, medens Dagens Sol og Nattens tavse Stjerner var de eneste Vidner til denne sidste Rejse.

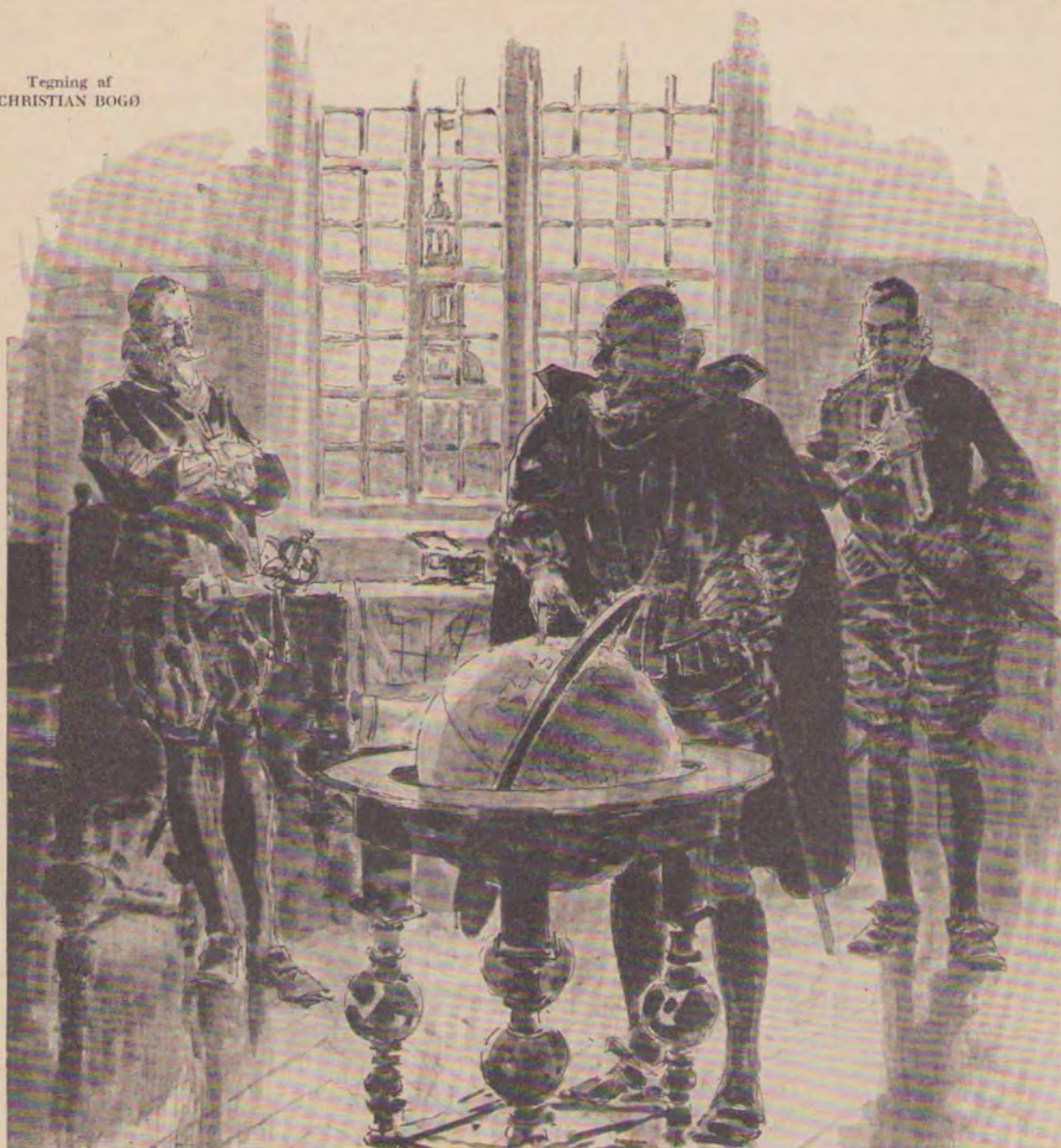
Den tredje Maade var, at han halede Snekken paa Land og lagde den Døde med alle hans Ejendele, Vaaben, Hest og Hunde op i Skibet, hvor et særligt Kammer var indrettet for Helten. Derpaa kastede man en Jordhøj over det hele — og Kæmpehøjen vidnede til sene Tider om hine Dages stolte Færd.

Mere og mere viser det sig, at »intet tabes, intet holdes skjult — thi alt skal aabenbares«. Og sandt er det, at Gang paa Gang gør vor Tids Menneskehed Fund, der paa en forunderlig Maade aabenbarer Fortidens Skikke og viser os, hvor meget vi direkte har taget i Arv.

Ja, selv Skibsbygningen og Skibsfarten paa de nordlige og vestlige Lande i Europa staar i direkte Forbindelse med hine Tider, thi allerede for over 3000 Aar siden fandt Søhandel Sted ved de britiske Kyster og 1000 Aar før Kristi Fødsel byggedes Baade i England, ja Indbyggerne paa de britiske Øer i Tiden før Romerriget havde udmærkede Skibe. Undersøgelser har bevist, at der var en britisk Afdeling i den store venetiske Flaade, Cæsar angreb og slog. Ligeledes vides det, at Indbyggerne i England og Irland besad en høj Kultur og sad inde med stor teknisk Færdighed navnlig med Hensyn til Smedearbejde i Bronze, en Færdighed som endog imponerede Romerne.



Tegning af  
CHRISTIAN BOGØ



Mogens Hejneson klarede sig fri fra Anklagerne ved at love Kongen at sejle til Grønland og genoprette Forbindelsen med dette Land.

## Danske Pirater. Historiske Skildringer. I. MOGENS HEJNESØN

Det sekstende Aarhundrede, der udmærkede sig ved det stærke aandelige Røre, som fremkaldtes ved Reformationen, ved den alvorlige kristelige Tro og den deraf følgende sædelige Alvor, har paa den anden Side en dertil svarende Modsætning, en Vildhed og Ugudelighed, som næppe havde sin Lige i de foregaaende Hundrebaar. I den senere Del af Middelalderen kendte man godt Stimands-Uvæsenet, især det, der dreves af de vilde Lejetropper, som snart kæmpede under en Fyrstes eller Stats Fane for i det næste Øjeblik at svigte hans eller dens Sag og gaa over til Fjenden; de var lige saa meget en Svøbe for det Land, de skulde

værge, som for det, de skulde underkue. Nu derimod lærte man i højere Maal end hidtil at kende et andet Onde: Søroveriet, der dreves til en Yderlighed, hvis Mage man ikke havde set siden Vikingetidens Ophør. Hertil var de mange Krige, der dengang hærgede Europa, den vigtigste Grund. I Norden havde saa at sige den ene Krig afløst den anden i den første Trediedel af det sekstende Aarhundrede: Krigene imellem de nordiske Riger og Grevefejden, og i anden Halvdel kom dertil den nordiske Syvaarskrig. I Midten og Syden af Europa forttes de blodige Krige, imellem Kejser Karl den femte og Kong Frans den første af Frankrig, imel-



lem Pilip den Anden af Spanien og Dronning Elisabeth af England, Religions- og Borgerkrigene i Tyskland og Frankrig og endelig den vældige og langvarige Frihedskamp, hvorved det lykkedes Hollænderne at afkaste det spanske Aag (1568—1648), (ikkun afbrudt ved Vaabenstilstanden 1609—1621); alle disse Krige maatte vække en almindelig Uro, fremkalde stor Nød og Elenighed og avle en mere end sædvanlig Vildhed.

Iblandt de mange Sørøvere, der hjemsøgte de sydlige og vestlige Farvande, maa især nævnes Hollænderen Simon Danzer, født i Dordrecht. Han havde først været en dygtig og virksom Skibschef i sit Fædrelands Tjeneste; men fjærnet derfra paa Grund af mange Misgerninger, sejlede han som Kaper under dets Dødsfjendes og senere under fransk Flag, optraadte til sidst aabenbart som Sørøver og havde sit egentlige Hjemsted i Algier. Med fire hurtigtsejlende, vel væbnede Skibe krævede han Afgifter lige godt af Protestanter, Papister og Muhamedanere. Den spanske Konge Filip den tredje tilbød ham (1610) Fritagelse for al Straf og et Lejdebrev tillige med gode Indtægter, om han atter vilde gaa i Spaniens Tjeneste, og Henrik den fjerde overbød sin kongelige »Broder« og Fjende og bønfaaldt Simon om atter at færdes paa Havet under det hvide Flag.

Paa samme Tid lagde den hollandske Sendemand i Paris Aerssens sine Herrer Generalstaterne paa Hjerte, om denne forfarne og mægtige Sørøver burde have Lov til at tjene Spaniere eller Franskmænd, og om de ikke kunde finde nogen Udvej til at give hans Virksomhed en anden Retning. Han ligger, skriver Aerssens, nu med sine smukke Skibe i Marseille, og baade Spanierne og Direktørerne for det fransk-ostindiske Handesselskab (der var Hollænderne en Torn i Ojet) er ham venlige; men han er hverken spanskisindet eller Papist, og Brevskriveren ængster sig for, at han skal gaa i det fransk-ostindiske Handesselskabs Tjeneste. Derksom den hollandske Regering vilde udstede Frifindelsesbreve for ham paa det Vilkaar, at han skulde vende tilbage til sit fædrene Hjem og forlade Havet for stedsse, kunde der mulig udrettes noget; ellers vilde han vende tilbage til Marseille og da gøre sine Landsmænd større Skade end nogen Sinde for. Imedens han fra Algier færdedes om paa Middelhavet, det atlantiske og endog paa det ostindiske Verdenshav, havde hans engelske Fælle Warde især sit Hjemsted i Tunis, og begge vare i Ledtog med de tyrkiske Paschaer i Røverstaterne. De havde tilsammen en ikke ringe Flaade, var en Rædsel især for Middelhavet og solgte Fribreve til de største europæiske Magter. Efter at have sammenkræbet en stor Rigdom, fik Simon til sidst i Sinde at leve som en »hæderlig« Mand, en Udvej, der altid havde staaet ham aaben; dog synes han ikke, at have opnaaet dette Ønske, og han blev i Paris dræbt af en Mand, som han ved sin Røverfærd havde nedsænket i Armod.

Saa storslaaede Sørøvere har de danske ikke at fremvise; det var ikkun Smaafolk, som ejede eet eller et Par smaa Skibe, men som derimod stundom ikke stod tilbage for deres Fæller i Syden med Hensyn til Vildhed og Grumhed. Efter den nordiske Syvaarskrig (1563—70), der havde vakt megen Lyst til Kaperhaandværket, dreves Sørøveriet for Alvor, idet mangan en Kaper ikke igen kunde finde sig i fredelig Søfart. Derfor maatte der stadig i Aarene 1571—88 udsendes mindre danske Flaadeafdelinger til Vesterhavet og Østersøen for at holde disse Sørøvere i Ave, hvilket ogsaa senere

maatte gentages. I Aaret 1627 havde algierske Sørøvere, med engelske Renegater til Vejledere, hærget Færøerne og Island og bortført mange af Indbyggerne i Trældom; det lykkedes vel de danske Orlogsskibe at drive dem bort, men ikke tilbørlig at ave dem. I Farvandet ved Skagen viste sig 1654 Sørøvere, og Rigets Admiral, Hr. Ove Gjedde, vidste ingen bedre Udvej end i Nødstilfælde at flytte det derværende Fyr for at faa Tag i dem.

I Frederik den Andens Dage hjemsøgte Nordhavet dog især af en Sørøver, Færingen Mogens Hejnesøn, der en meget lang Tid har nydt den aldeles ufortjente Hæder, at vorde fremstillet som en ypperlig nordisk Helt, om end noget raa og vild, saa at han endog har faaet en Mindestøtte iblandt Danmarks og Norges udmærkede Mænd paa Jægerspris. Først i den sidste Tid er han efterhaanden kommen til at staa i rette Lys, og al den falske Forgyldning er slidt of »Helten«, saa at ikkun den snedige og grumme Sørøver staaer tilbage. Mogens var Søn af Præsten paa Østerøen Hejne, der var født i Norge og senere skal have haft et Præstekald i Bergens Stift. Den unge Præstesøn færdedes tidlig paa Søen og var, inden Faderen drog til Norge igen, vel kendt med Farvandet omkring Færøerne. Efter et af de mange Sagn, der endnu lever om ham her, — hvor man aldeles har glemt, hvilken Svøbe han var for sine Landsmænd, som han skulde værgemod udenlandske Sørøvere, men kun mindes det Mod, han udviste i Farens Stund — skal han en Tid i sin Ungdom have været i hollandsk Krigstjeneste. Hidtil havde Handelen paa Færøerne været forpagtet, hvilket havde voldet Indbyggerne stor Uret og Skade, da Christoffer Valkendorff, der som Rentemester (fra 1573) styrede Rigets Finanser, gav Kongen det gode Raad, at lade Kronens egne Skibe varetage denne Handel (1578). Mogens Hejnesøn, der havde bosat sig som Købmand i Bergen, attraaede tillige med sine Medredere, at overtage Handelen efter de gamle Regler, og da han nu ikke straks kunde faa kuldkastet den nye Ordning, udbad han sig kun Tilladelse til ikkun én Gang at sejle over til Færøerne for, som han foregav, at indkræve gammel Gæld. Dette tillod Kongen ham, dog med det Tillæg, at han paa ingen Maade maatte drive Handel med Bønderne. Da han var kommen did, fremkaldte han et slikt Røre hos Færingerne, at de sendte nogle Mænd til Kongen for at udbede sig, at Mogens og hans Medredere i Bergen maatte faa Eneret til Handelen; til sin egen Skade naaede de dette Ønske. Alt det, Kongen modtog i Skat, som Fuglefjer og Tran m. m., skulde disse Købmænd have til den fra gammel Tid fastsatte Pris, og alt, hvad Indbyggerne trængte til, skulde sælges dem i gode Varer til ligeledes fastsatte Priser. Ved Juletider skulde Mogens eller hans Fuldmægtig møde i Rentekammeret, udrede til Kronen det, han var denne skyldig, og aflægge vedbørligt Regnskab, og hvert Aar, for han sejlede did, skulde han stille en Sum Penge i Borgen hos Hovedsmanden paa Bergenhus. Bedre Vilkaar kunde han ikke ønske sig. Hans Halvbroder Jan Hejnesøn var Øens Lagmand (Overdommer), paa Øerne havde han mange Kendinger og Venner, og Lensmanden paa Bergenhus, den uhæderlige Hans Christoffersen Lindenov til Ørslev Kloster, var hans lønlige Medreder. Hvis han var alt for egennyttig, vilde det være en saare vanskelig Sag at faa Ret over ham hos Lagmanden, og vilde saa nogen anke paa højere over hans Uredelighed, da var det ham umuligt at komme ned til Danmark, undtagen paa Mogens Hejnesøns egne Skibe.



Den eneste Mand, der kunde vorde ham farlig, var den kongelige Foged, som han hvert Aar skulde tage med paa sit Skib til Øerne; men ogsaa ham fik han i Ledtog med sig. Allerede før han om Vaaren 1579 første Gang kom til Færøerne, havde en skotsk Sørøver hjemsøgt disse og fra Thorshavn bortført største Delen af de Varer, som havde været udredede i Skat til Kronen, og andre, som tilhørte private Folk. Skønt ingen kunde vide, hvor meget der var borttaget, fik Mogens sin Broder Lagmanden, Provsten, nogle Præster og andre Mænd til under Ed, at udstede et Vidnesbyrd om, hvor meget af Uld, tørrede Fisk m. m., Sørøveren havde taget. Paa den Maade fik Fogden, Mads Povelsen, sit Regnskab klaret og maatte nu ved Lejlighed vise Gentjeneste; Mogens selv kunde jo ogsaa godtgøre, at der ej burde kræves Afgift af ham for mere end det, Røveren havde levnet ham. Den aarvaagne Christoffer Valkendorf lod sig dog ikke daare, da dette Vidnesbyrd forelagdes ham, og hans Skrivelse til Kongen derom havde vist nok til Følge, at denne ikkun delte Tabet halvt med Mogens, i Stedet for at han ellers nok selv vilde have baaret hele Tabet. For Fremtiden fik Mogens tillige Udsættelse med at udrede Afgiften og aflægge Regnskabet indtil den første Maj. Desuden udvirkede han sig Tilladelse til at omdanne sit Handelskib til Krigsskib, for at han baade kunde værges sig og gaa imod Sørøvere og føre dem for Retten. Og saa skulde han holde Øje med de Hollændere, som fo' nord om Vardøhus, for at drive Handel med Russerne. Dette var en Sejlads, som Kongen havde saare meget imod, fordi han fandt den stridende imod Norges Højhedsret over Ishavet, og fordi den medførte Tab for Øresundstolden, idet Handelen med Rusland hidtil var gaaet over Havnene ved Østersøen. Det viste sig snart, at denne Tilladelse var en meget farlig Gave til en Mand som Mogens Hejnesøn, og at det intet nyttede, at han aldeles ikke maatte overfalde »den søfarende Mand, der var paa sin retfærdige Rejse«; thi nu havde han, foruden Eneretten til Handelen paa Færøerne, i Virkeligheden ogsaa faaet »Eneret som Sørøver i Nordhavet«.

I Bergen indrettede han sit Skib til Krigsskib, der samlede sig om ham en Flok vilde Sølke, og i flere Aar laa han i stadig Krig med de uprivelegerede Sørøvere, under hvilke han udfoldede stort Mod og megen Snarraadighed, hvorom der endnu lever mangt et Sagn paa Færøerne. Sit eget Mandskab kunde han ikke stole paa, eftersom det var alskens Udskud fra de nordiske Lande og Nabolandene. Engang, fortælles der, havde det endog i Sinde at myrde ham; men han trængte ind paa de vilde Krabater, huggede nogle af dem ned, — dog maa det være en meget stor Overdrivelse, naar det hedder, at de dræbtes Tal var tretten — og fik saaledes de andre til at bøje sig. Vist nok rensede han Nordhavet for nogle Sørøvere, men var selv meget værre end disse, saa at baade Nordmænd og Færinger maatte taale langt mere af Vennerne end af Fjenderne. Færingerne havde ogsaa meget imod, at han holdt langt mere af at opsøge Sørøvere ved de norske Kyster end omkring deres Øer; hist var han jo meget nærmere ved Bergen, hvor han solgte sit Rov. Derimod havde han sin Vinterbolig paa Færøerne, og hans Landsmænd var aldeles værgeløse lige over for ham og hans Mandskab. De brød sig aldeles ikke om Lov og Ret, saa at de ofte tog, hvad Sørøveren havde levnet, og deres Usædelighed gik over alle Grænser. I de tre Vintre, da hans Skibe blev liggende ved Øerne, skulde

han og hans Folk efter Sagnet have været udlagt som Fædre til tre Hundrede Slægtfredbørn. Da han endelig om Vinteren 1581 kom tilbage til Danmark for at aflægge Regnskab for det forgangne Aar, vidste man her, at han saare ilde havde sørget for Færingernes Nødtørft, saa at disse havde maattet henvende sig til en hamborgsk Skipper, som af Medynk havde delt sine Fødevarer med dem. Christoffer Valkendorf havde derfor raadet Kongen, til at bortforpagte Handelen til nogle Købmænd i København, da man helt anderledes kunde have Tilsyn med dem, end med Købmændene i Bergen. Deri havde Kongen samtykket, og tillige havde han fremhævet, at Færingerne skulde have Lov til at drage til København, naar de havde noget at anke over. Helt anderledes gik det dog, da Mogens havde fremstillet sin Sag for Kongen paa sin Maade; thi Handelen fratoges ham ikke, og han fik endog Tilsagn om Krudt og Kugler fra Kronens Oplag i Hovedstaden. Det nyttede intet, at Christoffer Valkendorf paany gjorde Kongen alvorlige Forestillinger herimod og mindede ham om, at hin Skipper havde medført et af Færingerne udstedt Vidnesbyrd om, at han havde hjulpet dem med Fødevarer, at dennes Skib, der med Magt var ført til en dansk Havn, atter burde befries, og Handelen fratages Mogens Hejnesøn. Hvad der især medvirkede til, at disse vel grundede Forestillinger intet nyttede, var, at den snedige Mogens havde lovet Kongen at ville opsøge Grønland.

Ligesom Island og Færøerne endnu den Gang laa til Kongens Fadebur, d. v. s. Indtægterne gik i Kongens egen Kasse, ikke i Kronens, saaledes havde det ogsaa været Tillæddet med Grønland, indtil Sejladsen did aldeles oprørte ved Midten af det 15. Aarhundrede. Man havde derefter i mange Aar tænkt paa at sejle did, og Frederik den Anden havde 1579 sendt Englænderen Alday til disse Farvande, men uden Nytte, da Drivis afholdt ham fra at naa Landet, og det ene af hans Skibe drev tilbage til Norge, det andet til Shetlandsøerne. Mogens tilbød sig at bære alle Omkostninger, men udbad sig et Kongebrev, der værnede om hans Folk, Tyende og Ejendele under hans Fraværelse; dette var ham af største Vigtighed, da ellers de, der havde maattet taale saa megen Uret af ham, let kunde have faaet i Sinde at volde ham Uret.

Denne Grønlandsfærd vedkom aldeles ikke hans Medredere, og han havde paataget sig at bære hele Udgiften alene; men med sin sædvanlige »Redelighed« fremstillede han Sagen helt anderledes for dem, idet han lod dem vide, at det var Kongen, som ligefrem havde paabyrdet ham dette Togt, og at han havde maattet love at udrede to Skibe i dette Øjemed. Inden han sejlede, købte han to Partier simpelt dansk Øl, som derpaa, under Navn af Rostocker Øl, efter hans Paabud solgtes til Færingerne for den femdobbelte Værdi. Først sejlede han til Færøerne. Her fremførte han det Hverv, han havde paataget sig, og lagde til, at det var Kongens Villie, at Øboerne paa alle Maader skulde hjælpe ham. Imedens Fogden var fraværende, gik Lagmanden villig sin Broder til Haande, og da Fogden var kommen, gjorde han vel først Indvendinger; men snart randt det ham i Hu, at han skyldte Mogens en Gentjeneste, og indkrævede nu Bøder af dem, der ikke havde villet følge med; og de, der ikke vare udkrevne, men dog kunde yde noget, maatte give Mogens Oxe- og Lamme-kød. Sin Handelsfuldmægtig paalagde denne skriftligt, ej at gøre Almuen Uret med Maal og Vægt; men til nærmere Forklaring af dette Paabud efterlod han en



falsk Alen i Boden tillige med det omtalte Øl. Han havde nu faaet sig et godt Mandskab, der var langt mere medgørligt end hans egne ustyrlige Folk, og som tillige fik langt mindre Løn; men Grønland naaede han ikke, og efter at have kæmpet med Is og Taage, Strøm og Storme, vendte han om og kom imod Enden af August Maaned 1581 til Bergen.

Nogle faa Dage i Forvejen var en Udaad, han for et Par Aar siden havde gjort sig skyldig i, kommen for Dagens Lys. I Bergen boede den norske Adelsmand Axel Gyntersberg eller Gyntelberg, der ejede den gamle Hovedgaard Torget i Helgeland (det nordligste Landskab i det egentlige Norge). Paa et af sine Søtog var Mogens gaaet i Land ved Torget og havde øvet Vold imod hans Datter Margrethe. Sagen neddyssedes, og hun var nu gift med Lagmanden i Nordlandene, Peder Hanssøn, der ligeledes var Adelsmand og boede i Bergen. Paa Hjemvejen fra Grønland synes Mogens, at have baaret sig ad paa samme Maade imod hendes yngre Søster, og det synes, at denne Niddingsdaad var kendt af Fru Margrethe, førend Mogens fra Torget havde naaet Bergen. Hun aabenbarede da for sin Mand, hvorledes Morgens havde baaret sig ad mod hende, og Sagen meldtes for Ørigheden; men Lensmanden, Hans Lindenow, der vilde hjælpe sin Ven Mogens, lod Ægtefællerne sætte i Fængsel. Forbryderen var fræk nok til at paastaa, at det hele var Løgn; Lensmanden var ogsaa her hans Hjelper og modtog Ed af ham med Haanden paa Bibelen, at han aldrig havde staaet i utilberligt Forhold til Fru Margrethe. Han frikendtes derpaa og drog til København for at meddele Udfaldet af sit grønlandske Togt. Her havde Christoffer Valkendorf atter forestillet Kongen, hvor utilberligt det var, at lade en Mand som Mogens Hejnesøn have Eneret til Handelen paa Færøerne. Derved udrettede han saa meget, at Kongen paalagde Mogens, at indtræde i Kompagni med en Borger i København, som Rentemesteren kunde udvælge, og med den kongelige Handelsfaktor i Hamborg. Han tog nu til Bergen for at holde Bryllup med Sofie Gyntersberg, hvis Søster i Mellemtiden af sin egen Broder og ved Hjælp af Lensmanden var bleven tvungen til at tilbagekalde sit Udsagn. Brylluppet stod hos Lensmanden paa Bergenshus, hvor Fru Margrethe sad i Fængsel. Denne fik lidt efter atter Mod til at holde fast ved sit gamle Udsagn, saa snart som hendes Mand atter var kommen hjem fra Nordlandene, og aabenbarede tillige, hvorlunde man havde tvunget hende til at aflægge usandfærdigt Vidnesbyrd. Da valgte Mogens den Udvej, selv at udlede sig et Nævn (en Kommission), der i Norge kunde paakende Sagen. Dette Ønske opnaaede han; men der var det uheldige herved, at Peder Hanssøn og hans Hustru som adelige i Livs- og Æressager ikkun havde Rigsraadet til rette Værneting. For at undgaa dette, skrev Mogens, der atter færdedes i Nordhavet, i Juni 1582 et Brev til Byfogden i Bergen, hvori det hed, at nu var Christoffer Valkendorff hans Handelsfælle, saa at ingen anden end han selv maatte drive Handel paa Færøerne; dog satte han ikke sit Navn under. Brevet havde ikke den ønskede Virkning, hans tidligere Handelsfæller krævede lige fuldt Rede paa Regnskaberne, og da Udflugter ikke længere nyttede, maatte Lensmanden paa Bergenshus fremlægge en Stævning, hvorefter Mogens tillige med Peder Hanssøn og dennes Hustru skulde møde Mortens Dag 1582 for Kongens Domstol i København.

Dagen kom, men Mogens mødte ikke; han var gaaet

til Hamborg. Kongen skrev et alvorligt Brev til Hans Lindenow, hvilket virkede saa meget, at den undvegne endelig i Januar 1583 mødte for et Nævn af otte Rigsraader og elleve andre Adelsmænd; iblandt Dommerne var Christoffer Valkendorff. Peder Hanssøn frikendtes, efter at hans nu dødssyge Hustru for tre af Københavns Præster, som Chr. Valkendorf havde sendt til hende for at faa Sagen retelig oplyst, havde gentaget sit første Udsagn; men da Lagmandsdommen, hvorved Menederen jo var frikendt, ikke var indanket for denne Domstol, kunde han selv kræve Sagen paakendt af det hele Rigsraad. Dette gjorde han, og han udvirkede tillige, at Kongen paalagde Rentemesteren at løsgive Forbryderens Ejendele, eftersom dennes Regnskab var i Orden; men den utrættelige Chr. Valkendorf havde nu, ved at forhøre den nye Foged paa Færøerne og to af Mogens's tidligere Købssvende, faaet Vished om, at hans Uredelig som Handelsmand, og hvorlunde han bl. a. imod Loven havde opkøbt det kongelige Jordgods og derved fraranet Kongen store Summer, havde købt en Mængde Korn, der havde taget Skade ved en Ildebrand i Bergen, og solgt den som en god Vare og til højere Priser, end godt Korn og Mel skulde sælges for paa Færøerne; ja, han havde endog tvunget Færingerne til at underholde en Barber (Chirurg) til Gavn for hans Broder Lagmanden, der var syg. Rentemesteren indstævnedes Sagen for Raadstue-Retten i København; men da undveg Forbryderen atter. Han var sejlet til Bergen. Her modtog han Stævning til at møde paa Tinge for at afgive Forklaring om den falske Alen, han havde nyttet som Handelsmand; men ved Hans Lindenows Hjælp kom han godt derfra.

Al Handel paa Færøerne var ham forbudt; men der var ikke Tale om, at han skulde fængsles. Han tilbagedav vel det Kongebrev, der tillod ham at drive Handel paa Færøerne, men sejlede lige fuldt did, og nu fik baade han og hans Broder et helt andet Skudsmaal af Øboerne end det sidst afgivne. Chr. Valkendorf havde afsat den uredelige Lagmand; men da Mogens atter var kommen, fik denne nyt Mod og stævnedes Bønderne til et stort Møde ved Thorshavn i Juni 1583. Her fik de to værdige Brødre det Vidnesbyrd, at ingen vidste andet end godt om dem, og man takkede dem for deres gode Omgængelse i alle Maader. Da drog Mogens atter bort; men nu fik Piben en anden Lyd. Sidst i Juli stævnedes Udsendinge fra Rentemesteren alle de Mænd, der tillige med Jan Hejnesøn havde udstedt hint første, falske Vidnesbyrd om de Ting, hin skotske Sørøver havde taget, og de maatte tilstaa, at de ikke havde vidst, hvor meget der havde været i Forvejen, og hvormeget denne havde levnet. Et Par Uger senere maatte Jan Hejnesøn vedgaa det samme, og da vidnede ogsaa 25 Mænd, at det ikke var udenlandske Sørøvere, men deres egen Landsmand Mogens, der var Skyld i deres Fattigdom. Disse Mænd alene havde maattet udrede over 1800 Rdlr. (Spec.) til ham. Ej heller i Bergen, hvor han i denne Tid opholdt sig, havde han Held med sig; hans tidligere Handelsfæller vilde have Rede paa, hvorledes det egentlig hang sammen med hint kongelige Paabud om Grønlandsfærden, og de vilde ikke indgaa Forlig.

Da Vinteren kom, lykkedes det atter Mogens personlig at indvirke paa Kongen, ved at fremvise de gode Vidnesbyrd, han og hans Broder havde fra Færøerne, saa at Frederik den anden skrev til Rentemesteren for at faa Kundskab om, hvorvidt Lagmanden var fjærnet fra sit Embede, og hvorvidt dennes Broder havde mistet Handelen paa Færøerne. Chr. Valkendorf svarede,



at dette var ligefrem en Følge af begges Uredelighed, og han mindede Kongen om, at den færøske Handel nu, efter den svigefulde Handelsmands Fjernelse derfra, gav Kongen en større Indtægt end hidtil af 10000 Speciedaler.

Paa Herredagen i Odense ved Midsommer Tid i 1584 skulde endelig Sagen om Sørøverens Udaad imod de to Søstre paakendes. Udfaldet var langt bedre for Hans Lindenow, end han fortjente; saa godt kunde han fremstille sin Sag, at Retfærdigheden ikke kunde ramme ham, og det paalagdes ham ikkun at eftergive den Tiltale, han monne have imod Peder Hanssøn og Axel Gyntersberg. Hovedsagen kunde derimod ikke paadømmes, eftersom Hovedpersonen atter havde undvejet Retten. Dette havde til Følge, at Skibshovedsmanden, Gilbert Jung, den 6te Juli fik Paabud om med en Pinke at forfølge ham. Han synes dog nogle Maaneder efter, i Følge et for ham udstedt Lejdebrev, at have været en liden Tid hjemme, hvorom det efter hans Død hedder, at han svarede hver Mand til Rette. Han bosatte sig i Holland, fik af Grev Moritz af Nassau et Kaperbrev imod Nederlændernes Fjender, og tre Mænd gik i Borgen for, at han ikke skulde gøre Nederlænderne selv nogen Skade. Han viste sig atter som en virkelig Sørøver, idet han i Juli 1585 tog et engelsk Skib, ladet med Stykgoods og var paa Vejen fra London til Hull; Rederne opgav senere Ladningens Værdi til 10,000 Speciedaler. En af Rederne, Chr. Read, var selv om Bord, og man gjorde Forsøg paa Modstand; men da Mogens havde hugget et Par af Mandskabet ned og kastet dem over Bord, overgav Skibet sig. Under Orkneyøerne (d. e. Sælhundeøerne) Nord for Skotland, tog han hele Ladningen om Bord paa sit Skib, lod derpaa det engelske Skib med sit Mandskab sejle, hvorhen det vilde, og gik selv til Bergen, hvor han solgte sit Rov. Om hans andre Voldsgerninger fra den Tid ved man intet; men denne Udaad, der var øvet mod Engelskmænd, som vare Nederlændernes Venner og ikke deres Fjender, kostede Sørøveren Livet. Efter paa denne Maade at have tjent Nederlænderne i to Aar, forlod han deres Tjeneste med Vidnesbyrd om Mod og »Troskab«, kom om Vinteren 1587—88 tilbage til Danmark og bosatte sig i Aalborg, hvor han atter levede i Nærheden af sin Ven Hans Lindenow, der nu var Landsdommer i Nørrejyland. Atter fik han af Frederik den Anden Tilladelse til at drage til Færøerne for, som det hed, at indkræve gammel Gæld; men her optraadte han igen som Sørøver og tog, efter at have hejset det hollandske Flag, et engelsk Skib, som drev ulovlig Handel paa Færøerne. Den 4. April 1588 døde Frederik den Anden, og snart brød det længe truende Uvejr løs over Sørøveren. Ved Midsommertid kom engelske Sendemænd, der bl. a. havde det Hverv at fremføre Anker over hin Røverfærd imod Chr. Read, til København. Det lykkedes Mogens for nogle Uger at blænde disse Engelskmænd, saa at han endog med den ene af dem tog til Hveen, for at se Tyge Brahes Uranienborg; men derfra gik han skyndsomst om Bord paa sit Skib for at flygte til Udlandet.

Fra Helsingør sejlede han til Aalborg, hvor han tog Kone og Børn om Bord tillige med saa meget af sit rørlige Gods, som han kunde, og derfra til Bergen. Her synes han at være greben og førtes derpaa til København, hvor Chr. Valkendorf fik det Hverv, at vaage over at han ikke kom paa fri Fod; denne satte ham i et strengt Fængsel paa Københavns Slot og overgav Sagens Paadømmelse til Raadstue-Retten. Havde nogen

Sinde en Voldsmand fortjent Døden, maatte det være denne Sørøver, der havde saa mange Forbrydelser paa sin Samvittighed; alene hin oprørende Udaad imod de to Søstre var nok til at volde ham Døden. I Fængslet var han dog ved godt Mod, idet han svor paa, at hidtil havde han kun været Købmand, men vilde for Fremtiden være Sørøver for Alvor. Endnu i December 1588 fik han 6 Ugers Frist til at lade opsøge nogle Brev og Regnskaber, som laa i Aalborg. Den engelske Fuldmægtig, der førte Sagen imod ham paa hin Reders Vegne, henvendte sig da til Chr. Valkendorf og fik af Rentemesteren Paabud til Retten om ikke at tillade yderligere Udsættelse. Den 16. Januar 1589 dømte Retten ham til Døden, og Englænderen gjorde Krav paa, at Dommen skulde udføres.

To af de fire Regeringsraader, Niels Kaas og Jørgen Rosenkrands, var fraværende, og Chr. Valkendorf paatog sig ene Ansvaret for Fuldbyrdelsen; han paalagde derfor Borgmestre og Raad at lade Dommen udføre snarest mulig, og to Dage efter blev Mogens henrettet paa Slotspladsen. Hans Lig jordedes paa Nikolai Kirkegaard.

Saa snart Hans Lindenow havde faaet Underretning herom, optændtes hans Harm. Selv havde han for at opnaa en yderligere Udsættelse skrevet til Regeringsraaderne og meddelt dem, at han og Mogens i lang Tid havde været fælles om Handelen, men ikke endnu havde faaet opgjort Regnskabet; derfor maatte der gives Mogens Lejlighed til, ved Hjælp af flere Regnskabsbøger, at opgøre deres Mellemværende. Dertil havde Chr. Valkendorf ikke taget Hensyn, da Sørøveren havde svaret paa dette ham forelagte Brev med Udflugter. Hans Lindenow var ikke den Mand, som Chr. Valkendorf kunde tage Hensyn til. Den snedige Landsdommer, der saa godt kendte alle juridiske Krogveje, svor at hævne sig, allermest paa Grund af det Pengetab, der var en Følge af de uopgjorte Regnskaber. Han skrev nu til de to ovennævnte Regeringsraader og ankede over den ulovlige Hurtighed, hvormed Mogens var henrettet, uden Hensyn til hans egen Indsigelse derimod.

Sagen maatte opsættes til Sommeren 1590, da der i Aaret 1859 ikke holdtes Herredag. Der fældedes dog ingen Dom; men ved et Forlig afgjordes det, at Dødsdommen skulde være død og magtesløs og ikke komme Sørøveren selv, hans Enke og Børn til Skade paa Ære og gode Navn i nogen Maade. Det skulde være Enken tilladt, at lade optage hans Lig og jorde det andetsteds. Rentemesteren skulde give hende 1000 Speciedaler og Hans Lindenow 2000 Speciedaler. Han nedlagde tillige sine Embeder og var nu indtil Niels Kaas's Død 1594 kun Rigsraad; da indtraadte han atter i Regeringsraadet, Mogens Hejnesøns Lig førtes under megen Højtidelighed til Ørslev Klosters Kirke, hvor en pralende Mindetavle indsattes over den ugudelige Sørøver. Alt dette vakte megen Harm hos den engelske Regering; men Mindetalen blev dog staaende.

Hans Enke giftede sig ikke længe efter hans Død, man ved ej med hvem.

C. E. Secher.





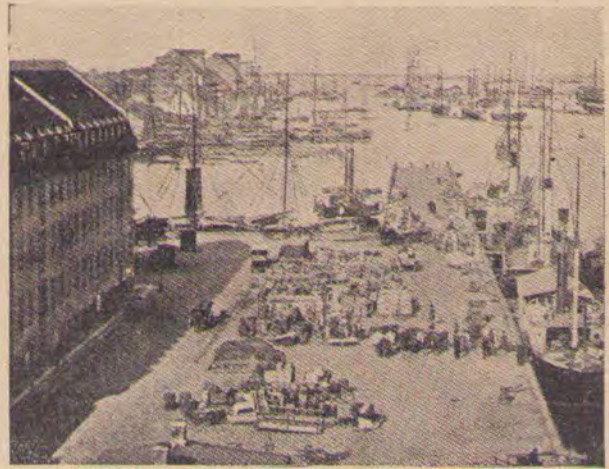
# Forenede's Jubilæum

1866—1926

Fortset.

Billedtekst:

Kvæsthusbroen ved Selskabets Stiftelse 1866.



Af disse forskellige Grunde besluttede Selskabet at flytte Anløbsstedet til Harwich, der bød mange Fordele. Efter indledende Forhandlinger med »Great Eastern Railway Company« sluttedes en Overenskomst, hvorefter der sørgedes for renlige og sunde Stalde under Kvægets Karantæne, samt for gennemgaaende Takster; ikke mindst det sidste var af Vigtighed, fordi Afsenderne herved altid var sikre paa, at Omkostningerne kunde forud beregnes. Den 2. Juni 1880 aabnedes den nye Rute, og det engelske Jernbane-Selskab lod senere anlægge en for Datiden meget stor Kaj i Parkeston, hvor man var sikker paa, at Vandstanden altid var tilstrækkelig stor.

Den nye Rute betød et stort Fremskridt, og den lettede i høj Grad Kvæg- og Svineeksporten herfra Landet. Men til Trods for, at den tilfresstillede alle de Krav, der da kunde stilles til den, rejste der sig dog allerede i 1881 en Del Kritik, som en Tid forplantede sig til Rigsdagen og kom til at spille en ikke uvæsentlig Rolle i Debatten. De jyske Kvægopdrætttere mente ikke, at Transporten var billig nok og søgte gennem Rigsdagsmænd at faa Staten til at anlægge en konkurrerende Rute. Angrebene paa Selskabet maatte imidlertid forstumme, da det med et overvældende Materiale var i Stand til at bevise, at Grundlaget for Klagemaalet var ganske urimeligt. Misfornøjelsen holdt derfor op, og det paatænkte Stormløb resulterede ikke i en Statsrute, men i den for alle Parter gavnlige Overenskomst mellem de jysk-fynske Baner og Selskabet; det bestemtes ifølge denne, at Fragterne for Hornkvæg skulde gøres gennemgaaende, og Havnetaksterne i Esbjerg fik samtidig en Nedsættelse. Opsvinget i Eksporten lod da heller ikke vente længe paa sig, og den raske Fremgang havde til Følge, at Newcastle-Ruten fra 1881 maatte drives med ugentlige Ture foruden at man jævnlig maatte forøge Afgangen Antal.

Det danske Landbrugs Overgang til Svineavl og Mejeridrift bragte i 1888 en betydelig Forandring, der kom til at sætte Spor i Selskabets Drift. Medens Landmændene tidligere fedede deres Svin for at eksportere dem i store Mængder til Tyskland, hvor de fortrinsvis købtes af Hamborgslagterierne, der slagtede og videresende dem til England, maatte de fra nu af tage direkte Sigte paa det engelske Marked. Anledningen var den heftige Svinepest i 1887, der medførte et Forbud imod Udførsel af levende Svin fra København, Københavns

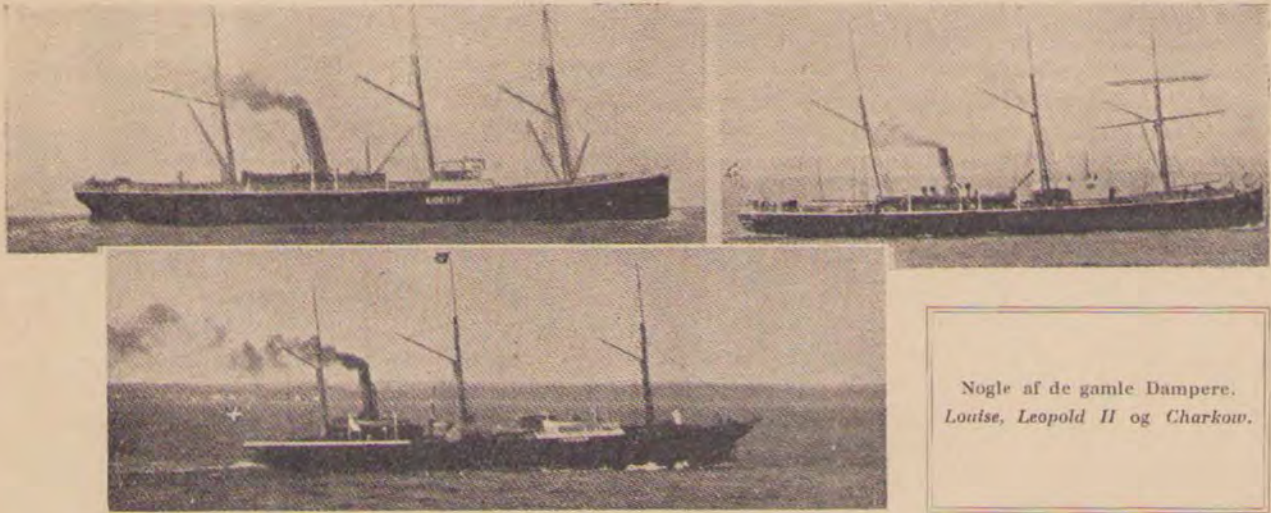
Amt og Amager. Det betød et haardt Slag, der en lille Maaned efter blev stærkt understreget ved et tysk Indførselsforbud. En af Landets vigtigste Afsætningskilder var dermed stoppet, og Virkningen heraf var saa voldsom, at den samlede Udførsel af levende Svin fra 262,000 Sk. faldt til 16,000 i 1888. Det var derfor nødvendigt at kaste sig over Produktionen af Sengsvin for at erobre det engelske Marked, der ikke var nær nok mættet med Bacon. Men for at dække Behovet maatte man sørge for, at Svinene blev slagtet paa en tilfredsstillende Maade.

Det ene Andelsslagteri formelig skød op af Jorden efter det andet, og i Løbet af forbausende kort Tid havde det danske Landbrug forandret Front. Udførselen af levende Svin var nu ganske ubetydelig, men til Gengæld var Eksporten af Flæsk i rivende Udvikling, og det vandt overalt i England et Renommé, som det siden har evnet at bevare.

Den nye Tingenes Tilstand gjorde den direkte Forbindelse med England til et nationalt Anliggende, der ikke blot havde afgørende Betydning for vort Landbrug og dets Fremtid, men for hele Nationens Velfærd. Det var derfor kun selvfølgelig, at Staten traadte til med en Subvention, da der paa en Gang krævedes meget store Oifre for at fremme Esbjerggruterne saa meget, at de kunde sikre det engelske Marked for vort Land. Ved en Overenskomst mellem Regeringen og Selskabet forpligtede dette sig til at forøge Turenes Antal imellem Esbjerg og Parkeston til tre i hver Uge samtidig med at Fragterne fastlagdes. Den Subvention, »Det forenede Dampskibs-Selskab« fik, var 150,000 Kr. om Aaret; og for at aabne en ny Fart fra Esbjerg til Hull, hvis Marked havde Betydning for en Opdrætning af levende Svin, fik det et aarligt Tilskud paa 20,000 Kr. Overenskomsten om denne Rute blev dog opsagt allerede i 1889, fordi Trafiken ikke syntes at ville naa nogen synderlig Størrelse, og fra 1890 forlagde Selskabet derfor Ruten fra Hull til Grimsby.

De andre Linier stod derimod i Opløbsstringens Tegn. Hver Gang Skibene forlod Esbjerg Havn, var de fuldstede med danske Landbrugsprodukter, der i stadig stigende Grad ikke blot vandt ind paa det engelske Marked, men ogsaa sikrede det for os. Dansk Flæsk og Smør og danske Æg var nu blevet Masseprodukter, som nød det bedste Renommé overalt, fordi de altid var første Klasses og altid kom i den bedste Stand til





Nogle af de gamle Dampere.  
*Louise, Leopold II og Charkow.*

Afsætningsmarkederne. De Uheld, som andre Eksportlinier kunde lide under, blev Esbjergruten forskaanet for, og Samarbejdet med Landbrugets forskellige Organisationer og Selskabet har siden været fuldt tilfredsstillende. I 1889 ændredes den da bestaaende Kontrakt med Regeringen noget; nogle mindre jyske Landbrugere havde — lokket af »Det forenede Dampskibs-Selskab«s gode Resultater — undfanget den Idé, at sætte Andelsskibe i Gang paa Esbjergruten; for at vinde Tilslutning til denne Tanke talte de om Statssubventionen som »en direkte Vinding for Selskabet«. Om de kunde faa en lignende Ordning, vilde deres Planer kunne føres ud i Livet. Den daværende Indenrigsminister paaviste imidlertid med al ønskelig Klarhed det urigtige i denne Bevægelses Grundlag, og Overenskomsten forandredes saaledes, at Staten, foruden at refundere Selskabet de erlagte Bropenge og betale 50,000 Kr. om Aaret, forpligtede sig til at yde Selskabet 15,000 Kr. for hver Shilling. Fragten nedsattes pr. Ton. Dette resulterede i, at Fragten blev nedsat med 5/- pr Tons for Smør, Flæsk, Fisk og Æg. Paa den Maade traadte det rette Forhold frem. Den danske Stat paatog sig at betale en Del af Fragten for at lette Landbruget og dets Eksportører. Nogen egentlig Subventionspolitik var der saaledes ikke Tale om, og Kontrakten var, indtil den ophævedes i 1912, og Statstilskudet bortfaldt, langt mere en Støtte for det danske Landbrug end for »Det forenede Dampskibs-Selskab«.

Lige siden Danmarks Deltagelse i de store Krige ved det nittende Aarhundredes Begyndelse havde det danske Flag næsten ganske været fortrængt fra Middelhavet, hvor det tidligere havde varet med Stolthed fra baade Orlogs- og Handelsskibe. Danmarks Handelsforbindelse med Sydeuropa var svundet ind, og Om sætningen imellem Middelhavs- og Østersølandene, som i sin Tid i stor Udstrækning var søgt over København, var efterhaanden gledet ad andre Veje. Det blev nu Selskabets Maal at optage denne gamle danske Fart og igen forbinde Sydeuropa med Østersøen.

I 1883 paabegyndte det derfor sin Middelhavsfart, i hvilken oprindeligt seks Baade blev indsat. Fra Italien og Sicilien lastede Skibene til at begynde med via Antwerpen hjem til København og Østersøen og derfra tilbage i samme Rute. Efterhaanden blev alle vigtigere Havnebyer i Italien, Sydfrankrig og Spanien optaget

i Ruterne, og i 1886 bortfaldt Antwerpen — som en Følge af en rigelig Godstilgang til Østersøen — som regelmæssig Anløbsplads. Uden Konkurrence forløb Indarbejdelsen af Farten ikke, men med sejt Udholdenhed holdt Selskabet sig fast i de nye Virkefelter, og i 1887 blev Lissabon og Oporto inddraget som en Del af Selskabets Rutenet — hvortil ogsaa Havre var kommet — hvoraf fulgte, at de mere lokale Ruter til og fra København samtidig forøgedes, saaledes at de Haand i Haand med de større udenlandske Ruter arbejdede hen til at virkeliggøre Tanken om København som en Stabelplads for Østersøen.

Fra Midten af Firserne til henimod Midten af Halvfemserne var det Ebbetid i det finansielle og kommercielle Liv hele Verden over. Hvorhen man vendte Blikket var der kun meget lave Konjunkturer, og den lille Bedring, som kom 1888, gav ikke noget Haab om, at Vendepunktet snart vilde blive naaet. De nærmest følgende Aar mærkedes da ogsaa i høj Grad af Tilbagegangen. Over Europa — og ikke mindst over den europæiske Skibsfart — var der noget trøstesløst, som maatte virke i høj Grad nedslaaende. De Foretagender, som ikke ved Klogskab og forsigtige Dispositioner havde skaffet sig et stærkt Rygstød, bukkede under i et foruroligende stort Antal. De blev slaaet ned af det lave økonomiske Niveau. Kun de, der ved egen Hjælp havde sørget for at have nogen Modstandskraft i Behold, kunde staa de strenge Tider igennem.

Blandt disse sidste hørte »Det forenede Dampskibs-Selskab«, der ved sit Udsyn havde skabt saa sikker Bund under sig, at dets Eksistens aldrig var truet. Det var, trods al Modstand — ogsaa fra dansk Side — blevet det nationale Foretagende, der lidt efter lidt gled ind i Bevidstheden som en Institution. At det havde paabegyndt Middelhavsfart og havde knyttet saa talrige Baand med Rusland havde yderligere højnet dets Prestige, og da man nærmer sig Aaret 1895, kommer det afgørende Punkt i Selskabets Historie, hvor det fra Europa sætter Kursen ud imod det fjerne Vesten og dermed gør Indledningen til sin senere Storsejlsads.

Endelig saa det ud som om den lange deprimerede Nedgangstid var ved at nærme sig sin Slutning. Overalt begyndte man igen at se Fremtiden i Møde med Fortrøstning og Forhaabning, agterude laa de stridsomme, træge Aar, forude vinkede lysere Tider



med nye Maal; det gjaldt nu om at gribe Chancen, mens den var der, og udnytteden i størst mulig Udstrækning.

Efterspørgslen efter Tonnage var stor, og det var derfor kun naturligt, at man besluttede nu at benytte Øjeblikket, selvom mange mente, at det var et dristigt Eksperiment, fordi Forholdene i Amerika var saa lidet kendte. Dog, skulde den store Udvidelse af Selskabets Ruter finde Sted, var det nødvendigt at gaa ind i den transatlantiske Fart, og man fæstnede først og fremmest Opmærksomheden paa New Orleans, den store Havnestad ved den mexikanske Golf. Denne By var i lang Tid præget af den Stilstand, som kom efter den amerikanske Borgerkrig og Slaveriets Afskaffelse. Den var kun en svag Skygge af sig selv, og det saa en Periode ud til, at den aldrig vilde komme til Kræfter igen. Det gik dog helt anderledes. Den almindelige Forandring i de økonomiske Forhold bragte nyt Liv, og da Nabobyen Galveston kastede sig ind i Konkurrencen, rejste New Orleans sig til en Kraftanstrengelse, der ikke var uden Resultat. Den gamle Handelsby vilde atter vinde sin dominerende Plads, og den fik saavel Kapital som Energi nordfra med den store Illinois Central Railroad, der gik direkte fra Chicago til New Orleans og havde Sidegrene til mange af de vigtigste Handelscentre. Byens store Havn blev udvidet med Hensikts paa den kommende centralamerikanske Kanal, og dens i Forvejen gode Beliggenhed blev yderligere udnyttet. Kommende nordfra glider Mississippifloden omgivet af frugtbare Dalstrøg ned imod New Orleans, her var alle Betingelser for den rigeste Udvikling, og det kan kun undre, at der gik saa lang en Aarrække, førend Europa opdagede, at der maatte være meget at udrette paa disse Egne. — Den 9. November 1894 var Københavns Frihavn blevet aabnet for offentlig Trafik. Det var naturligt, at denne Omstændighed maatte faa umaadelig stor Betydning for alle Handels- og Skibsfarts-Interesser, som havde Tilknytning til København. Igennem mange, mange Aar havde Landet stræbt efter at drage Trafiken til Østersøen indover København og gøre denne til en Hovedtransitplads, og Selskabet havde fra sin Begyndelse — saaledes som det ofte er nævnt — anlagt hele sit Rutenet i Overensstemmelse med denne Politik.

Allerede i Midten af Firserne var det danske Landbrug i stadig stigende Grad kommet ind paa at indføre billige Foderstoffer til Kreaturerne. Oprindelig importeredes Rapskager, senere russiske Solsikkekager, og i Begyndelsen af Halvfemserne begyndte man endelig paa Indførelsen af Bomuldsfrøkager, som allerede i lang Tid var blevet fremstillet i Nordamerika. Den væsentligste Del af de nordamerikanske Oliekager udskibes fra Havnene ved den mexikanske Golf, og da alting tydede paa, at man efter de første Forsøg, der var gjort her i Landet, vilde blive tilfreds med den nye Form for Foderstoffer, bestemte Selskabet sig til i 1895 at aabne en direkte Rute fra New Orleans til København, som med sin nybyggede Frihavn vilde danne en fortrinlig Endestation for den transatlantiske Rute. Oliekagerne skulde danne Basis for Ruten, men med Etableringen af Farten vilde man samtidig blive sat i Stand til at transportere store Mængder af Styk-gods — baade Mel, Harpiks, Bomuld, Maskiner etc. — som udskibedes fra New Orleans, til København, hvor-

fra det fra Frihavnen skulde videreføres til alle de Østersøpladser, som Selskabet havde Forbindelse med, og hvortil de tog Gods paa gennemgaaende Kossementer.

»Det forenede Dampskibs-Selskab«s Rute fra den mexikanske Golf til Danmark var ganske vist ikke den første danske Amerikarute, som oprettedes. Allerede i 1880 var Tingvalla Selskabet blevet stiftet, og det havde med vekslende Held igennem Tiderne opret holdt en blandet Passager- og Godstrafik imellem New York og København. Almindeligvis betragtedes Thingvalla Selskabet imidlertid hovedsagelig som en Udvandrerlinie, og »Det forenede Dampskibs-Selskab«s nye Rute blev derfor den første virkelige Godsrute, som oprettedes paa Nordamerika, og i alt Fald den, som kom i den intimeste Kontakt med det danske Landbrug. Paa det Tidspunkt, da Selskabet paabegyndte sin Rute, kom der en umaadelig Majshøst til Afskibning fra Nordamerika. Samtidig voksede Eksporten af Oliekager fra de nordamerikanske Gulfhavne betydeligt, og allerede Aaret efter at Selskabet havde aabnet sin Rute, steg Raterne voldsomt, idet der overalt var en stærk Efterspørgsel efter Dampskibsrum. Tidspunktet var saaledes gunstigt grebet for at begynde Farten, og alting tydede paa, at Heldet vilde følge Selskabet paa dets nye Virke-felter.

Allerede i 1897 begyndte man indledende Forhandlinger med Thingvallaselskabet om at overtage dets Skibe og dets Fart paa New York. I Begyndelsen førte Forhandlingerne ikke til noget Resultat, og først efter at man paany havde døftet Situationen i 1898 opnaaedes Enighed. Saavel Rederiet som dets Skibe: »Hekla«, »Norge«, Island« og Thingvalla« blev overtaget, og d. 1. Oktober indviedes Ruten under Navnet »Skandinavian Amerika Linien«. Samtidig udvidedes Selskabets Aktiekapital til 15 Millioner Kr.

Den store Høst i Amerika i 1896 beskæftigede naturligvis en i Forhold hertil svarende Tonnage, og da det følgende Aar 1897 ligeledes kendetegnedes ved en storartet Høst af Bomuld og Korn, og Nordamerika samtidigt importerede store Partier Sukker fra Europa, var det forstaaeligt, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i høj Grad profiterede ved Konjunkturerne. Samtidig var den europæiske Høst næsten overalt slaet fejl, og den gamle Regel om Forholdet mellem Efterspørgsel og Tilbud af Tonnage bevirkede derfor, at Raterne holdt sig paa et højt Niveau. Under disse Forhold er det forstaaeligt, at »Det forenede Dampskibs-Selskab« i høj Grad koncentrerede sin Opmærksomhed om den transatlantiske Fart. Da adskillige europæiske Ruter samtidig ikke viste den samme Efterspørgsel efter Tonnage som tidligere blev en Del af de tiloversblevne Skibe sat ind i de oversøiske Ruter. Krigen mellem Spanien og Amerika i 1898 maatte ganske naturligt bidrage til at stimulere Markedet, og da Europa, paa Grund af vedblivende Kornmangel, var nødsaget til at erhverve hele sit Forbrug af Hvede i Nordamerika, drog Amerika store Mængder af Kapital til sig. Alle de Skibe, som det var Selskabet muligt at disponere over, kunde derfor anvendes i Amerikafarten, og kun fire Aar efter at den første transatlantiske Rute var aabnet, havde det en Flaade paa ialt 50,000 Tons beskæftiget i oversøiske Ruter. Som nævnt var New Orleans Ruten blevet aabnet i 1895, og ved Overtagelsen af Tingvalla Selska-





Tegningen viser Størrelsesforholdet mellem Oscar II's Tværsnit og Højdemaal og saa Bredgade med dens Bygninger. Hvad man ikke skulde tro er, at Damperen fylder mere end hele Gradens Bredde, ligesom dens Kommandobro naar op i Tagets Højde og Skorstenen naar over den russiske Kirkes Spir og Mastetoppen vil omtrent være dobbelt Hushøjde. Med Hensyn til Længden af Skibet, kan vi anføre, at Oscar II er c. 150 Fod længere, end Raadhustaaerret er højt.

bet i 1898 havde man begyndt Sejlads paa New York under Navnet »Skandinavien Amerika Linien«. Med Anløbet af denne Havn var det rimeligt, at man samtidig hæftede sin Opmærksomhed paa andre nærliggende Byer, og i 1900 begyndte man derfor regelmæssigt Anløb af Boston, hvortil hyppigt blev anvendt nogle af de Skibe, som oprindeligt var anskaffet til Sortehavsfar-ten. I 1904 blev Baltimore optaget som fast Anløbsstation, og kort Tid efter Philadelphia. Dermed havde man skabt Forbindelse med alle de vigtigste nordamerikanske Østkysthavne paa den ene Side og de skandinaviske Havne paa den anden.

Allerede ved Overtagelsen af Thingvalla-Selskabet havde »Det forenede Dampskibs-Selskab« udtalt, at det først og fremmest var nødvendigt at besætte den ny Rute med en Tonnage, som var fuldkommen tidsvarende. De Skibe, der var afkøbt Thingvalla-Selskabet, kunde ikke siges at tilfredsstille disse Krav, idet flere af dem var ældre og overhovedet ikke bygget til den Fart, hvori de havde fundet Anvendelse. Imidlertid var det ved Overtagelsen af Ruten meget vanskeligt at bestemme sig til Bygning af nye Skibe, idet Skibsbygningspriserne, samtidig med de gode Konjunkturer, var gaaet stærkt i Vejret. Det var paa den anden Side ganske indlysende, at saa fremt Selskabet vilde holde Trit med Udviklingen, maatte nyt Materiel skaffes tilveje, og efter at Aktiekapitalen forinden var forøget fra 15 til 18 Mill. Kroner, bestemte man sig til at anskaffe et 10,000 Tons stort Passagerskib, »Oscar II«, som i 1902 blev indsat i Ruten: København—New York. I Mellemtiden var Situationen paa Verdensmarkedet begyndt at vende sig, og efter de gode Aar omkring Aarhundredskiftet, fulgte

nu det ene slette Aar efter det andet. Gang paa Gang slog Bomulds- og Majshøsten fejl i Amerika, samtidig med at Produktionen af Oliekager gik ned, og disse sammenstødende Omstændigheder bevirkede, at Amerikafarten i hele denne Periode var alt andet end tilfredsstillende. Det kunde derfor synes at være et dristigt Skridt netop paa dette Tidspunkt at gaa til de store Udvidelser, men nu, efer at Datidens Vanskeligheder er overvundet, vil det klart sees, at den Resolut- heds, hvormed der dengang blev handlet, var Resultatet af en klog og fremsynet Politik. Konkurrencen paa Atlanterhavet var meget stærk, og hvis man for Alvor vilde oparbejde Passagerforretningen fra Skandina- vien til Nordamerika og samtidig udvikle Transit- handelen paa København, da maatte man ogsaa i Tide sikre sig. Da Selskabet derfor i 1902 overtog Dampski- bet »Oscar II«, bestemte man sig, for at gøre Skridtet fuldt ud, til straks at bestille to Søsterskibe, og da »Hel- lig Olav« og »United States« afleveredes fra Værftet i Skotland, kunde Selskabet derfor med Tryghed tage Kampen op med de andre transatlantiske Rederier. Ski- venes Anskaffelse havde naturligvis bevirket en me- get betydelig Kapitalindsats, men set paa langt Sigt og haabende paa en Bedring i Verdenssituationen, var der ikke nogen Tvivl om, at deres Rentabilitet i det lange Løb vilde være ganske sikker.

Foruden de vanskelige Konjunkturer, som fortsat- tes Aar efter Aar, var der imidlertid andre store Van- skeligheder i Forbindelse med den transatlantiske Fart, som skulde overvindes. Netop kort efter Aarhundred- skiftet kom en bestemt amerikansk Nationalisme til Orde, idet det faldt mange Amerikanere for Brystet, at



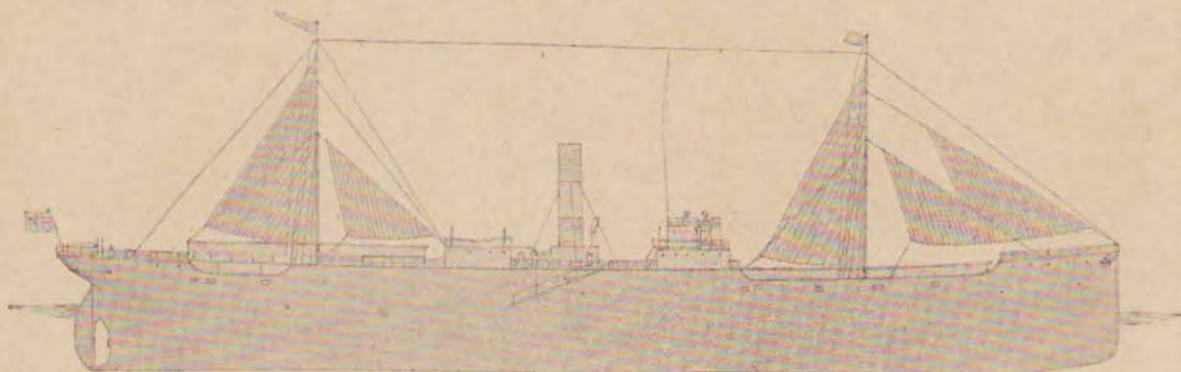
Trafikken fra og til Amerika hovedsagelig skulde besør-  
ges af europæiske Rederier. Misfornøjelsen blev stærkt  
støttet af adskillige store amerikanske Blade, og da der  
efter Haanden var oparbejdet en betydelig anti-euro-  
pæisk Stemning, fremkom Bankierfirmaet Pierpont  
Morgan med den Tanke at danne en amerikansk At-  
lanterhavs Trust. Ved at opkøbe Aktiemajoriteten i de  
førende europæiske Linier vilde det lykkes at gøre sig  
til Herre over den væsentligste Del af den transatlan-  
tiske Fart, og i Foraaret 1902 traadte Planen ud i Dags-

lyset ved Dannelsen af »The International Mercantile  
Marine Co.«. Til at begynde med syntes det ikke, som  
om Anslaget skulde lykkes, men da det kort Tid efter  
rygtedes, at Morgan under Haanden havde samlet flere  
af de største engelske og kontinentale Linier under sig,  
og det samtidig forlød, at han havde truffet Aftale med  
de to tyske Selskaber: Hamburg-Amerika Linien og  
Norddeutscher Lloyd, var Sagen paa en Gang indtraadt  
i en ganske ny og faretruende Fase.

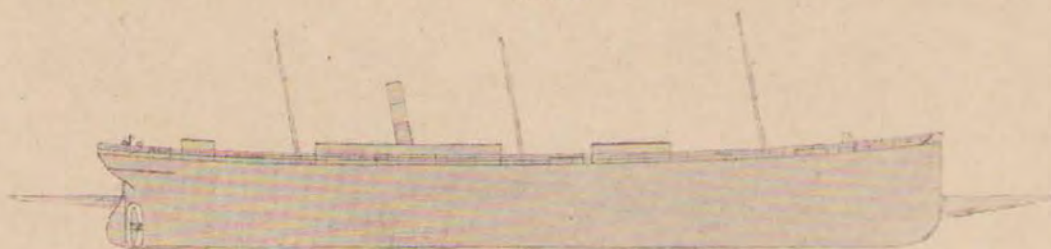
(Fortsættes.)



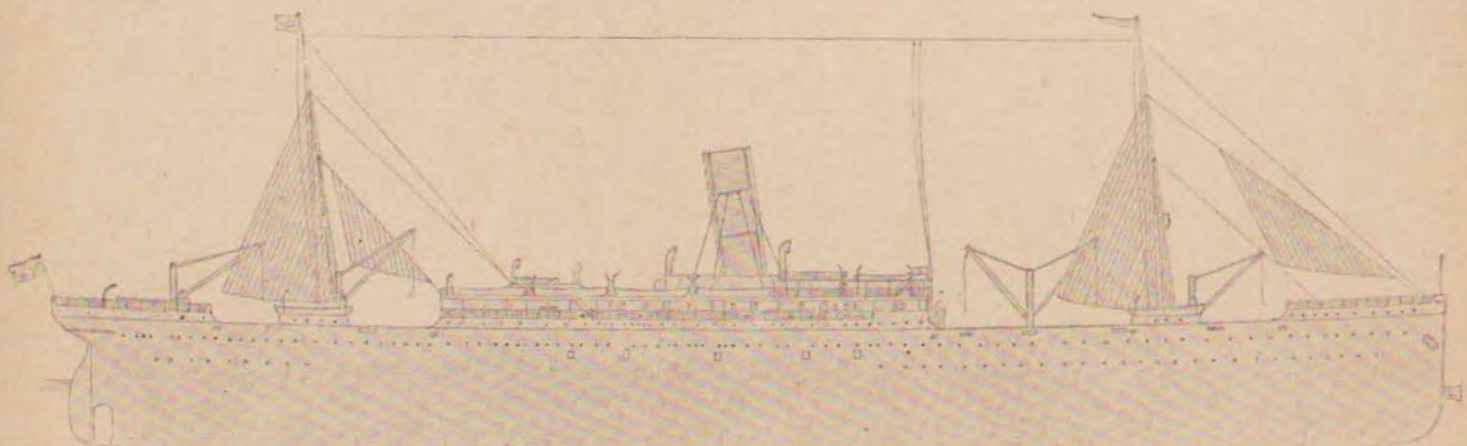
LEOPOLD II



FLORIDA



THINGVALLA



OSCAR II

Hosstaaende  
Tegninger viser  
Udviklingen og  
Forholdet mel-  
lem de gamle  
og nye Skibe.  
I Stedet for Ty-  
pen: *Leopold II*  
indsættes *Flo-  
rida*; og *Thing-  
valla* afløses af  
et Skib som f.  
Eks. *Oscar II*.





## Nr. 112 Southhampton Road

eller

## Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Engelsk Novelle af *BILL CLARK*.

Fortsat.

Det, som dybest havde gjort Indtryk paa Ewans, var den mærkelige Hurtighed, hvormed Bradneys Stemme var slaaet om. Straks, da han hilste paa sin Hustru, havde Stemmen været snærende og ondskafuld og fyldt af Ironi, men et halvt Sekund efter var Stemmen mild og indladende. Var det her, at Aarsagen til Skyggen i den skønne Fru Glorias Øjne var at søge?

Paa aftalt Tid stod han næste Eftermiddag foran Trappen, som ledte op til Southhampton Road 112 og ringede paa, Jo, Fru Bradney var hjemme! Han gik gennem Stuerne og fandt hende i Salonen, der i afstemte douce Farver harmonerede saa smukt med hendes kølige, lidt farveløse Temperament og Skønhed. Ved Gensynet med hende, gled der et Øjeblik ligesom Billedet dernede fra Manoli-Aftnerne forbi hans Indre. Udenfor hans Bungalow løb en Flodarm, som paa dette Sted udvidede sig til en Slags Sø. Ofte sad han om Aftenen og i maaneklare Nætter, naar Dagens Arbejde var gjort, ude paa Altanen med sin kolde Soda, Whisky og

Cigar og nød Naturen, de spillende Smaabølger henover Vandet og Himlens pragtfulde Stjernehimme, medens en knugende Længsel efter at have et levende kærligt Væsen hos sig listede ind over ham. Og mere end een Gang havde Aftenens kølige Taager, som løftede sig ligesom i Dans fra Bølgerne Dansegulv, formet sig som en glidende, kvindelig Skikkelse, der efterhaanden havde taget fast Form og var ilet i hans tomme Favn. For ham havde Længselen i Ensomhed kun været en Anledning til Vækst og Styrkelse i Karakteren — men nu var altsaa Ulykken den, at paa een Gang stod den skønne Gloria Bradney for ham som Legemliggørelsen af hans Drømme. Der var ingen Tvivl, hun var den fuldkomne Virkeliggørelse af disse Eneboer-Drømme, ja selv hendes Haar med denne mærkelige Farve som modent Korn, den let spidsede Næse og de buede Læber, som syntes skabte til munter Latter — alt dannede en samlet Harmoni, der smeltede sammen med Billedet derude fra Ensomheden. Og pludselig gik det op for



ham, at ved første Øjekast i den tætfyldte Sal havde han slet ikke bemærket, hvor nøjagtigt hun svarede til hans itænkte Ideal — det var først her i hendes egne Omgivelser, nu da han stod Ansigt til Ansigt med hende igen, at han til Vished forstod, hvor nær hun var hans Tanker derude.

Hun smilede ham venligt i Møde og rakte ham sin slanke Haand. Med en Tropeboers varme Hjertelighed greb han den og trykkede til, de smaa Fingre blev helt borte i hans store Lab. Med et svagt Udbrud af Smerte trak hun Haanden til sig.

»Aah, om Forladelse! Trykkede jeg for haardt? Jeg haaber da ikke, jeg har beskadiget Haanden,« fortsatte han med Deltagelse og Æmhed i Stemmen.

»Aah, nej! Aldeles ikke! — Det er ikke noget — alvorligt — saadan!« — svarede hun, medens et mørkt Drag af Skygge lejrede sig over hendes Øjne. »Det var kun i Morges, jeg kom en Smule galt afsted med Haanden.«

»De maa endelig passe paa Dem selv,« svarede han deltagende og tog Plads i Stolen ligeoverfor hende. »Tak for i Gaar! Jeg haaber, alt var vel, og at Deres Mand ogsaa er allright.«

»Han er ikke hjemme,« svarede hun lidt kort, syntes han, og i hendes Øjne anede han atter ligesom et Drag af Skygge. Hr. Bradney havde paa ham gjort Indtryk af at være en rask Gut, maaske lidt brutal og ligetil i sin Maade at være paa, men ellers flink helt igennem, — og nu sad hun her og fortav et eller andet.

»Hør, Fru Bradney, jeg haaber da ikke, Deres Mand paa nogen Maade har taget Situationen ilde op. De forstaar — jeg mener, det, at jeg fulgte Dem hertil. Det var maaske lidt fordringsfuldt af mig, men — De forstaar, vi derude, vi har det nu saadan, at vi ligesom føler os forpligtede overfor en Kvinde, en Dame, — Kvinden derude er os ligesom hellig — og maa beskyttes hele Tiden.«

Hun drejede sig og betragtede ham med halvt lukkede Øjne og sammentukne Bryn, som kæmpede hun med et vanskeligt Problem.

»Det er smukt af Dem,« svarede hun pludseligt efter en Stunds Betænkning. »Jeg kan godt lide Mennesker, der ikke er bange for at vise gamle Dages Galanteri. Nutildags, navnlig efter Krigen, er alle saa moderne — det vil sige, uden personlig Form i deres Maade at være paa, altfor ligetil.«

Nu loftede hun sine Øjne op mod hans Blik, og denne gang var Blikket ikke fyldt af Skygger og Alvor men af Mildhed og Latter.

I det samme abnedes Døren, og en ung Pige kom ind med Theanretningen. Paa Bakken laa en Billet fra Bradney, der beklagede at han var bleven opholdt i Byen og først kunde være hjemme senere. Atter tog Skyggerne i Fru Glorias Øjne Overhaand, hvilket forundrede Ewans meget, thi for ham var hun skabt til Lys og Fest, og derfor, saasnart Pigen havde rettet an og stille var gledet ud af Døren, sagde han:

»Akkurat ligesom jeg synes! Alting er bleven saa kammeratligt og rastløst. Maa jeg be' om Hyggen i gamle Dage — Ilden i Kaminen og Kedlen, som sang sig i Kog.«

Og førend han egentlig selv vidste af det, fandt han sig selv snakkende om de længst forsvundne Dage,

da man hverken kendte Automobileer eller elektriske Sporvogne, da alting var godt og sundt og ærligt — og Himmelen altid blaa! og uvilkaarligt gled saa Samtalen hen paa Krigen og hans Deltagelse deri. En naturlig og værdig Beherskelse afholdt ham fra at betragte hendes Ansigt, da hun skænkede Teen, i Stedet gled hans Blik fra hendes Hænder og over hendes Arm. Ærmet var gledet let tilbage og Mærkerne fra et Slag eller Stød var synlige.

»De er da ikke kommen tilskade,« spurgte han deltagende.

Med en hurtig og halvtbenægtende Gestus trak hun Ærmet henover den røde Plet og svarede: »Aah, det er ingenting, — intet som helst. Den mindste Smule Stød giver altid de frygteligste Mærker paa min Hud. Den maa være meget ømfindtig! Sukker, vær' saa god!«

Og med en munter Stemme førte hun Samtalen videre og ledte den over paa Tidens sidste Foreteelse, Danseklubberne, idet hun syntes at gøre sig Umage for at holde Ewans fast ved dette uskedelige Emne. Fra de mest kendte Orkestre og sidste Melodier førte hun Talen over paa Teatrene, og Ewans kunde ikke undgaa at bemærke, hvorledes en vis Nervøsitet stadig klang som Underbund i hendes Stemme. Alligevel nød han det skønne Syn af hendes Læber og Øjne, og en enkelt Gang bemærkede hun en pludselig og flygtig Rødme, der skød sig hen over hendes Ansigt og Hals. I Øjeblikket var hun den sorgløse og tillidsfyldte Sommerfugl, selve den flygtende lyse Sommerstemning, der frister og drager, og dog ikke lader sig fange. Hverken mere eller mindre, syntes han, var hun i dette Øjeblik, som alle andre Kvinder, der kun tænkte paa at nyde den sidste Draabe af Sødme fra den Blomst, der hedder Livet — og dog, dog var der bag hendes utvungne Munterhed det Drag af Alvor, som fik ham til at grunde. Han var paa en Maade ligesom usikker, nysgerrig og dog skuffet over hende. Han var en Mand, som engang havde sat sig for at kunne, hvad han vilde, hvad netop hans Arbejde og Stilling viste, og som ikke ansaa noget for umuligt, og ved enkelte Lejligheder havde han omtalt, den Ensomhedsfølelse, som havde haft saa stærkt Tag i ham, og enkelte Øjeblikke havde hun forekommet ham ligesom overfladisk. Det var i et saadant Øjeblik, han forbandede sig selv, fordi han havde efterkommet hendes Indbydelse og havde fornyet Bekendtskabet, men saa dukkede en anden Stemme op i ham og fortalte ham, at han jo slet ikke var ked af det. Aldeles ikke! Gloria Bradney kunde maaske synes overfladisk, for den der kun saa en enkelt Side af hende, men der var hundrede andre charmerende Egenskaber ved hende, og saa nøje passede hun ind i det Billede, han havde dannet sig derude i Ensomheden, at han følte sig ganske sikker paa, der laa et eller andet bag dette tilfældige Møde, eller simpelthen, at Skæbnen paa en eller anden Maade havde spundet en Traad, som i Fremtiden vilde spinde deres Livs- traade sammen. Der var et eller andet Sted i Tilværelsen et uudgrundeligt Dyb, han uvægerligt drog imod uden at kunne se Bund! Og under alle disse Refleksioner blev han mere og mere alvorlig, indtil han pludselig ligesom gennem en Taage hørte hendes muntre:

»Hvorfor sidder De egentlig og er saa alvorlig og snusfornuftig? Livet er dog alligevel fyldt af Glæder,



naar man blot tager det med et Smil. Latter og Smil er Dagens Krydderi — ikke sandt?»

Og lyst og hjerteligt havde hun givet sig til at le ad hans Alvor — men midt i Smilet var det, som om Glæden pludselig frøs ud af hendes Øjne, hun blegnede og førte Haanden med en uvilkaarlig Bevægelse til Brystet, som for at skjule en pludselig Uro. Udenfor Døren hørtes en Mandsstemme, og straks efter traadte Hr. Bradney ind. En høj, kraftig Fyr, syntes Ewans, med stærkt fremspringende Kæber og brede Skuldre, men alt i alt en klog og vaagen Herre efter alt at dømme.

Fru Gloria præsenterede: »Det er Hr. Ewans, som du sikkert erindrer fra i Morges!»

»Ja, ja, — selvfølgelig! Glad ved at se Dem, Hr. Ewans«, kom det muntert fra Bradney. Hans Greb med Haanden var en Kæmpes, syntes Ewans, endskønt han ikke selv var nogen Svækling. Han gengældte derfor Haandtrykket paa en Maade saa kraftigt, som om det havde været en Styrkeprøve mellem de to.

»Ja, ja, Kolonisatoren fra Manolia,« fortsatte Bradney muntert. »Gloria fortalte mig om Dem i Morges. Det er en Plads, jeg godt kunde lide at høre lidt mere om! Sig mig, er The noget, De bryder Dem om, eller vil De ikke hellere ha' en Whisky-Soda?«

Ewans takkede og afslog Tilbudet, og Bradney lod sig hyde The af sin Hustru. Saa fortsatte han muntert og opfordrede Ewans til at fortælle løs om sine Oplevelser. Han havde et godt Tag paa at faa Folk med sig, syntes Ewans, men nærmere betænkt var han hurtigt klar over, at det jo egentlig mere var for Fru Glorias Skyld, han var kommen, end for at underholde hendes Mand.

*Næstved bliver ikke Havneby foreløbig. — Trafikministeren stiller sig afvisende over for Kanal-Planerne.*

Kort før Fris-Skotte traadte tilbage som Trafikminister, modtog han en Deputation fra Næstved Bys Havneudvalg, som forelagde ham de Planer om en Søvej til Næstved, som Kommunalbestyrelsen gennem flere Aar har arbejdet med. Kanalen skulde gaa fra Karrebæksminde til Næstved By; paa denne Strækning var i sin Tid projekteret en Bane, som imidlertid aldrig kom længere end paa Papiret.

Deputationens Ærinde var ikke blot at gøre Ministeren bekendt med Kanalprojektet, men ogsaa at søge

»Jeg er glad for, De kom,« fortsatte Bradney lidt efter, »nærmest af Hensyn til min Kone, for jeg er bange for, jeg forsømmer hende en lille Smule. Jeg er en travl Mand, jeg gaar sjældent til Dans, og min Kone er ung nok til at trænge til Liv og Bevægelse og — lidt Morskab mellem Venner og Veninder, fremfor at sidde hjemme og surmule.«

Han er god nok, tænkte Ewans, gæstfri og helt igennem et rigtigt Mandfolk, men maaske lidt brutal og egensindig og uden egentlig Forstand paa en Kvindes Væsen! Det var først, da han atter stod nede paa Gaden, at han pludselig saa Sagen i et nyt Lys. Paa een Gang erindrede han sig hendes pludselige Bleggen, da hun tog sig til Hjertet — og saa det røde Mærke paa Armens hvide Hud! —

Men alligevel!

»Du gode Gud! Sikken Idiot, jeg er,« sukkede han og trøstede sig selv. »Den Slags Ting hænder da ikke nuomdage!«

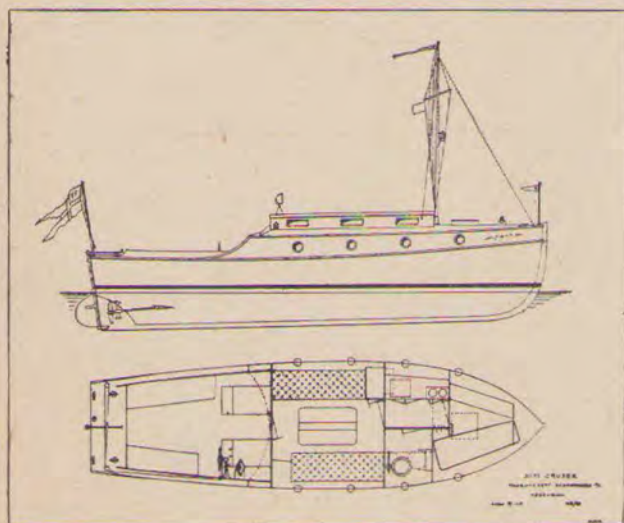
Og pludselig kom en underlig Følelse af Irritation ved det hele op i ham, en Følelse som samtidig erindrede ham om hans Ensomhed. Alt hvad han ønskede, var jo dog kun at have noget at leve for! Paa Vejen til Hotellet kom han dybere og dybere ind i Refleksionen, der berørte hans fremtidige Liv. For hvis nu blot Gloria havde haft en Søster — en sød Søster, naturligvis, som lignede hende! — eller hvis hun bare ikke havde været gift nu med ham, Bradney! —

Og hans Refleksioner havde sikkert endda taget en ganske bestemt Vending, om han havde anet, hvorledes Situationen udviklede sig i disse Timer i South-Hampton Road 112. (Fortsættes i næste Nr.)

udvirket, at det Tilskud, som Staten ifølge Jernbaneloven skulde yde til Banen, blev overført til Kanalen, hvad samtlige interesserede Kommuner havde billiget. Det drejede sig med de nuværende Anlægspriser om ca. 1,040,000 Kr.

Fris-Skotte stillede sig velvilligt og lovede endogsaa at komme til Næstved for selv at sætte sig ind i Forholdene, men imidlertid kom den politiske Krise, og hans Efterfølger, Trafikminister Stensballe, har ikke det samme Syn paa Sagen. Han har nemlig nu meddelt Byraadet, at dette Tilskud ikke kan overføres.

Kanal-Planerne er saaledes skudt et Stykke ud i Fremtiden.



## THORNYCROFT-FAMILIEBAAD

Denne Tegning viser Thornycroft's nye 30' Fods Motor-Krydser, som vil blive udstillet i »Forum« paa Motorudstillingen fra og med 18. Februar. Baaden er beregnet til Familiebaad, Skroget er 30' langt, Dæksbredde 8' 6", Dydtgaaende 2' 6", Mahogni paa Ask, Køl- og Agterstavn og Dørk af Eg. I Cockpittet er installeret 2 Stk. 9 HK. Thornycroft-Motorer med Reducer-Reservegear. Elektrisk Lys leveres af en Dynamo, der drives af den ene Motor, den anden driver en mekanisk Læsepumpe. Salonen har Plads til 4 Sovepladser og fuldt moderne Bekvemmeligheder forefindes. Iøvrigt besvarer Firmaet Thornycroft med Glæde alle Forespørgsler om nærmere Detaljer.



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS.

Under denne Rubrik kan Abonnenter af »Vikingen«

## GRATIS

faa optaget en Tre-Linjers Annonce, ligesom vi gratis andelsteds fra oplager Annoncer, der har Interesse for Søens Folk — vore Læsere.

Hensigten hermed er paa forskellig Maade at skabe en Forbindelse mellem Søens Folk og Folk i Land. Det er jo en kendt Sag, at talrige af Søens Folk efter nogle Aar at have pløjet Vandet tyndt, ønsker at gaa i Land eller søge en Stilling, et Erhverv eller andet Arbejde dér. Omvendt ønsker ofte Folk i Land Forbindelse med Søen og Søens Folk, og VIKINGEN vil da, som det eneste virkelige udbredte Søfarts-Organ, der i egentlig Forstand naaer ud over Medlemmernes Rækker og er i Kontakt med de store Foretagender eller Forretninger i Land — det selvskrevne Mellemed, thi VIKINGEN kommer som intet andet dansk maritimt Blad overalt, hvor danske Skibe sejler.

Der er utallige Tilfælde, hvor VIKINGEN's ADRESSE-Avis kan gøre Fyldest, og hvor Medlemsbladene aldeles kommer tilkort! Thi Medlemsbladene kommer som Regel kun til Medlemmerne selv, og det er jo netop *ud over* denne Kreds, ud i Offentligheden, man søger Forbindelsen!

Enkelte Stillinger og gode Job opnaaes kun ved Protektion!

Men hvor mange har Protektionen?

Og netop fordi de enkelte har Protektion, er der saa meget mere Anledning for den, som ikke har, til at anvende Annoncen.

Og netop fordi Folk paa Sø og i Land er saa langt fjernet, at direkte Forbindelse er umulig, netop derfor er der Anledning til at benytte VIKINGENS Annonce.

Og endelig!

En Maritim-Annonce i et Dagblad forsvinder mellem de Tusinder af fremmedartede Bekendtgørelser medens den her kommer til sin Ret og læses af det rette Publikum, det vil sige: kun af dem, der søger netop det. De averterer!

Indlevering af Avertissementet og Udleveringen af Billetter foregaar da paa følgende Maade:

Paa hosstaaende Felter A og B skrives det ønskede Avertissement tilligemed 5 Kendingsbogstaver og Tal f. Eksempel: F. C. 8 H. C., endvidere Dato og hvilken Maaned, Avertissementet ønskes indrykket. (Avert. til f. Eksempel Marts Nr. maa være os i Hænde senest 15. Februar). A indsendes til os.

Avertissementet forsynes saa her paa Kontoret med et Nr. og indrykkes, Bladets Ekspedition opbevarer Kendingstegnene. Den Averterende kan nu selv med sin Genpart B af Annoncen henvende sig paa vort Kontor eller sende Genparten til en Slægtning eller Forbindelse, som da kan afhente muligt indkomne Besvarelser. Den Averterende kan ogsaa sende sin Forening Genparten og bede denne ved Forevisning af Genparten modtage Billetterne. Diskretion er under alle Omstændigheder en Selvfølge og paa denne Maade gennemført.

— Men VIKINGEN gaar videre endnu, Paa Bladets næste Side vil vore Læsere finde en Række Annoncer, med hvis Indsendere vi er i Forbindelse. Vi modtager altsaa allerede nu Billetter til disse Annoncer.

NB. Vinder Adresse-Avisen Tilslutning, er det Hensigten eventuelt at udsende den i Ekstra-Oplag til Foreninger, Forretninger og Institutioner.

<b>A.</b>	<b>B.</b>
Annoncens Nr. i »Vikingen«:	Annoncens Nr. i »Vikingen«:
Kendingstegn:	Kendingstegn:
Ønskes optaget i Nr.:	Ønskes optaget i Nr.:
Ordlyd:	Ordlyd:

Bemærk: Har De et Ønske om Stilling i Land? Send det til »Vikingen«, og vi sender det videre; Livlig Efter-spørgsel — livlig Vexelvirkning!



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS

## STILLING TILBYDES

### Herværende Skibsværft

søger til 1. April 1927 eller tidligere 2 dygtige Arbejdsledere (Undermestere, Formænd) til Montage og Eftersynsarbejder af Maskinmateriellet ombord. Ansøgere, der har virket i lignende Stilling, og som helst maa være i Besiddelse af Maskinmesterpapirer, bedes indlægge Billet, mrk. 35 paa »Vikings«s Kontor, med Angivelse af Alder, Uddannelse og tidligere Stilling samt Lønfordring.

### Baadebyggerlærling

antages. Billet mrk. 31 modtager dette Blads Kontor.

### Eksportør.

Pladsen som Eksportør er ledig til 1. April d. Aar i Fiskeeksportforeningen den sydlige Del af Roskilde Fjord. Billet mrk. 51 modtager Bladets Kontor.

### Fisker.

En Karl, som er vant til Fiskeri, kan fra 1. Marts faa Plads ved Ferskvandsfiskeri i Tissø. Lønfordring og Alder samt hvor og hvorlænge og med hvilke Redskaber vedkommende har fisket, bedes opgivet. Billet mrk. 52 modtager Bladets Kontor.

## STILLING SØGES

### 8000 Kroner.

Maskinmester med den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen samt Tillægsprøven og 1ste Kls. Certifikat ønsker god Stilling enten tilsøs eller paa Land imod at indskyde ca. 8000 Kr. Billet mrk. 32. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

### Maskinmester og Installatør

med Maskinisteksamen I og II Del, 1ste Kls. Certifikat som Maskinmester, statsautoriseret Installatørekamen, søger passende Stilling straks eller senere. Billet mrk. 36 modtager dette Blads Kontor.

### Maskinmester

med Certifikat af 1. Klasse søger Beskæftigelse indenfor egen eller i anden Branche. Disponibel Kapital 2000 Kr. Billet mrk. 38. »Vikings«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

### Styrmænd og Radiotelegrafist,

sprogkyndig, dannet, søger Plads ved hvadsomhelst. Billet mrk. 41. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

### Maskinmester.

Plads søges som Maskinmester i Dampskib indtil 150 HK. eller ved Landanlæg eller som Kedel- og Maskinpasser ved Landanlæg. Billet mrk. 39. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

### Maskinmester — Montør,

30 Aar, 7 Aars Sejltilid, 4 Aar rejst som selvstændig Montør, taler Engelsk, søger Stilling snarest. Billet mrk. Montør 40. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

### 1000 Kr. i Dusør

giver Maskinmester, der søger Stilling til Lands eller til Søs i hjemlige Farvande, til den der skaffer mig en saadan, 1ste Mestercertifikat og gode Eksaminer gives, Billet mrk. 33 modtager dette Blads Kontor.

### Plads søges.

En Fisker, 26 Aar, godt kendt med Bundgarn og andet Fiskeri, søger Plads til 15. Febr. eller 1. Marts. Billet mrk. 46 modtager Bladets Kontor.

### Karl, 21 Aar,

søger Plads ved Fiskeriet; har fisket i 6 Aar. NB. Helst Bundgarnsfiskeri. Billet mrk. 47 modtager Bladets Kontor.

### Ung Fisker,

17 Aar, søger Plads straks, helst Jyllands Vestkyst. 2 Aar ved Bundgarn og Aalevaad. Løn eller Part bedes opgivet. Billet mrk. 48 modtager Bladets Kontor.

## SKIBS-SALG

### Baad til Salg.

32 Fod, 12 $\frac{1}{2}$  Fod bred, 14 brutto, Dam til 7000 Pd. Torsk, bygget paa Klink, 15 KH. Dan Motor, 2 $\frac{1}{2}$  Aar gl., kan ogsaa byttes med 1 Lastbaad eller Stenfiskerfartøj. Billet mrk. 55 modtager Bladets Kontor.

### Billig til Salg.

En 24 Fods Kvase med installeret 4 $\frac{1}{2}$  HK. »Gideon«, Sejl, Anker, Kæfting og øvrigt Inventar, alt i god Stand, sælges billigt. Billet mrk. 56 modtager Bladets Kontor.

### En ca. 26 Tons Galease

er til Salg, uden Motor, lavtliggende. Nærmere ved Henvendelse i Billet mrk. 42. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

### Lystbaad købes,

svært bygget paa Cravel, 12—16 Ton, ikke for gammel. Billet mrk. »Billigst Kontant 43« modtager dette Blads Kontor.

## FORRETNING SÆLGES

### 1ste Kls Hotel

med Teatersal sælges. Udb. 10 à 15,000 Kr., eventuel Mageskiftehandel. Billet mrk. 34 modtager dette Blads Kontor.

### Kolonial- og Skibshandel,

beliggende i større østjydsk Havneby, ønskes afstaaet. Der accepteres kun paa solid Køber, ellers Henvendelse unødvendig. Billet mrk. 37. »Vikings«, Olfert Fischersgade 2.

## MOTORER SÆLGES

### Nyt Motorspil,

fem, otte og 10 HK. oprindelig bestemt for Rusland, realiseres enkeltvis til Spotpriser. Billet mrk. 30, sendes til »Vikings«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430-9730



Spis Ilwo's Rugbrød!

DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

## T. J. P. LICHTENBERGS BAGERIER OG DE FORENEDE SKIBSBRØDFABRIKER

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN - TELEGR.-ADR.: SKONROG - TELEFON 4320-12,320

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*



Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnrakker

Rejseartikler



## BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk  
Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42

København K.

Telf. 4058

Telegramadresse: BALTASSU



## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



# A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

**1. Klasse 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 ::

Vikliger.



Den fede (til den usagde): — Du skal hellere springe først ud og slaa Hut paa Isen! Du er saa dejlig bantet.

(London Opinion).



I Zologisk Have.

Aben: — Hvordan Poliker er Da sluppet ud?

Påle-Mele

14 danske Skonnerter til Salg! — De udbydes paa Færøerne til Grønlandsfiskeri.

Det drejer sig om 14 danske 3mst. Skonnerter paa 65—244 Ton til Salg for en Pris, der ligger mellem 18,000 Kr. og 45,000 Kr. Skibene skal anvendes til Grønlandsfiskeri i Aar, hvis der findes nogen Køber.

Vældigt Sildefiskeri ved Skagen.

Det viser sig, at den svenske Sildeflaade forleden har gjort mægtige Fangster ved Skagen.

Der var Baadelag, der if. »Jyllandsposten« havde op til 600 Kasser Sild, som i Gøteborg betaltes med 6—9 Kr. pr. Kasse. Der tilførtes om Torsdagen Fiskeriauktionen i Gøteborg ca. 55,000 Kasser Sild til en Værdi af henved 400,000 Kroner. Til Forsendelsen anvendtes 225 Jernbanevogne, og 165 Vognladninger gik til Tyskland.

# HOTEL DANIA

(forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.

Ny-restaureret, hyggeligt Familienhotel anbefales d'Hrr. Navigatører.

CAFÉ & RESTAURANT

Oscar Nilsson.

Det kgl. geografiske Selskab

har aabnet det nye Aars Mødeaften med Foredrag, der udelukkende handlede om underjordiske Emner eller rettere om Bygninger og Kunst, der i Aartusinder har været skjult og først i vor Tid er draget frem for Lyset.

Vejviseren i den arkæologiske Videnskab var Underinspektøren ved Glyptoteket, Hr. H. Ingholt, der havde delt sit Foredrag i fire Dele. Først talte han om Carters Fund af Tut-ankh-amons Grav, om hvilken vi jo i Forvejen har læst og hørt adskilligt, derefter om de Udgravninger i Bythos i Syrien, som for 4—5 Aar siden foretoges af franske Videnskabsmænd, og ved hvilke man fandt Kongegrave med en Sarkofag fra det 13. Aarhundrede før Kristi Fødsel, to Templer og nogle interessante Billedhuggerarbejder, videre om de engelsk-amerikanske Gravninger i Mesopotamien, ved hvilke man bl. a. i Krahams Fødeby bragte frem for Dagens Lys et Tempeltaarn, som er bygget for 4200 Aar siden, alt-

saa 2300 Aar før vor Tidsregning; og endelig talte Hr. Ingholt om de Udgravninger, han selv for et Par Aar siden ledede i den syriske Ørken, i Palmyra, hvor der blev aabenbaret skønne søjlebaarne Templer, ejendommelige Indskrifter og interessante Levninger af Fortidskunst. Han fortalte ogsaa livligt om Livet blandt Araberne, der, da de hørte, at han var ugift, absolut vilde sælge ham en nydelig, lille Kone for en saa lav Pris som 200 Kr. i danske Penge.

Foredraget fulgtes med stor Interesse, og Lysbillederne var udmærkede.

Et Dødsfald paa Skagen.

En af Skagens mest kendte Redningsmænd, Christian Cajhede, er forleden død, 67 Aar gammel.

Christian Cajhede, der var Dannebrogsmænd, havde i 40 Aar deltaget i Redningsarbejdet og været med til at redde ca. 300 Menneskeliv.

## O. K. SKIBSRADIOMODTAGERE

monteret af org. O. K. Counter alt indbygget.

Bekvemmost i Brugen, meget fintfølede.

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.

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 35

TLF. PALÆ 2158 Y.



**A/S HANNIBAL SANDER**  
EMDRUP—KØBENHAVN  
TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

**Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**  
*Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. D. S. o. a.*

### 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**

**VIGGO HANSEN'S  
BAADEBYGGERI**  
KASTRUP TELF. KASTRUP 430

**SPECIALITET:**  
MODERNE SPIDSGATTERE  
LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



### NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 13.

**Vandret:** 1. Paa Foden. 4. Venlig. 7. Indisk Øgruppe. 8. Drengenavn. 9. Sejl. 10. Thors Kone. 11. Adam og —?. 14. Skraber. 16. Ikke rart at have til Gode. 17. Kryb. 18. Bedst hos Nolfi.

1	2	3	M	4	5	6
7			Ø	8		
9			B	/o		
			NOLFI			
11	12	13	E	14	15	
16			R	17		
		18				

**Lodret:** 1. Dobbelt nyttig fra Nolfi. 2. Instrument. 3. Op og —?. 4. Er godt at faa. 5. Araber. 6. Maltøl. 12. Maade. 13. Anstrenge sig. 14. Nautisk Maaler. 15. Tidsmaaler.

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 13**, først aabnede den 15. April og Vinderens Navn publiceret i vort Maj-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.

### FLAG - VIMPLER - FANER

ALT I BEDSTE  
KVALITETER



**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

*Klippeaasen hugges til Skærver.*

Hvilken Sommergæst paa Bornholm kender ikke Aasen, den dejlige Kystklippe ved Gudhjem. Den er fornylig blevet solgt for fire Tusinde Kroner til en Entreprenør i Nyborg.

Det rygtedes kort efter, at det var Køberens Mening at sprænge Klippeaasen til Skærver. Naturligvis vakte det Harme overalt paa Øen, og mange Sommerrejsende vil samstemme heri ved Tanken om, at »Grevens Dal« og »Pengekisten«, som ligger paa denne Aas, nu skulde hugges bort.

Det synes dog heldigvis nu i Tide at kunne hindres, idet Naturfredningsnævnet har grebet ind og udsat Dødsdommens Udførelse indtil videre.

*Forenkling i Ford-Fabriken. — Er det Tempoet, det er galt med?*

I disse Dage gaar der atter Rygter om, at Fordfabriken i Sydhavnen helt skal nedlægges. Rygterne er dog

som sædvanlig stærkt overdrevet. De skyldes, at der nu ved Aarsskiftet er foretaget en Række Afskedigelser, som dog hverken betyder Lukning eller Nedsættelse af Produktionen, men kun en Forenkling.

Fabriken havde nylig Besøg af den oprindelige Direktør for den første Fordfabrik her i Landet, Mr. Harrington. Aarets Fabrikation begyndte Mandag den 3. Januar og vil sikkert blive en betydelig Forøgelse af de foregaaende Aars, da Markedet stadig vokser.

### SKIBSVASK

FORLANG TILBUD  
TØJET HENTES OG BRINGES  
ABSOLUT BESTEMT LEVERINGSTID

**VASKERIET MARRS EFTFL.**

ST. KONGENSGADE 106

TLF. PALÆ 71



## 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. 46. 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- & 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.

### Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 10.

Vandret: 1 Bak — 4 Avn — 7 Ole — 8 Due — 9 Led  
— 10 Red — 11 Top — 14 Aal — 16 Eva — 17 Fra —  
18 Rek — 19 Sag.

Lodret: 1 Bolster — 2 Ale — 3 Ked — 4 Adr. — 5  
Vue — 6 Nedslag — 12 Ove — 13 Pak — 14 Afs. — 15  
Ara.

Vindere: 1. Præmie: Fru Tove Sørensen, Nansens-  
gade 47, 1., København K.

2. Præmie: G. Christiansen, Florsgade 3, 4., Køben-  
havn N.

VORE ANNONCØRER ER LEDENDE FIRMAER I BRANCHEN





## 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.

# Alpina

det bedste Uhr.

Paalideligt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.

Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhre.

**F. O. Carlssons Eftf. (Carl Jonsén)**

Amagertorv 31.

Grundlagt 1878.

Forlang Katalog.

Uhre repareres godt.

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) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlilstilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlilstilfælde. 4) Strikforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

# „FALCO“

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50

## RADIAC A/s

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## 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

Specialitet: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver - Oliefarver og Skibsjernvarer.

**A. ALDENBORG**

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.

# ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

Ingen danske Sejlere til Genua. — Daarlige Tider og vanskelige Transportforhold har medført, at man i Aar ikke kan deltage i de internationale Sejladser.

I de sidste Aar har Danmark været udmærket repræsenteret ved de store Kapsejladser, der hvert Aar afholdes i Moddelhavet med Station i Genua. For to Aar siden hjembragte vore Sejlere en Række straalende Resultater, og ogsaa i Fjor blev Danmark fint placeret som Nr. 2. Det var de berømte Baade *Bonzo*, *Bambi XI* og *Nurdug V*, der deltog i Fjor.

I Aar ser det desværre ud til, at der ingen danske Deltagere kommer til Sejladserne, hvor ellers Spidserne inden for alle Sejlsportslandenes Yachtflaader møder frem til en Dyst, der giver Genlyd over hele Kloden, og som utvivlsomt for Danmarks Vedkommende har kastet megen Glans over Landets Navn paa Steder, hvor man ellers kun kender lidet til vor Eksistens.

Det er navnlig de daarlige Tider, der medvirker til, at man i Aar mener at maatte lægge Planerne paa Hylde, men ogsaa visse Vanskeligheder med passende Skibslejlighed har spillet ind.

Billigere Kullosning i de danske Havne. — En ny Overenskomst mellem Rederiforeningen, Konferencen og Kulimportørerne.

Der har i nogen Tid været ført Forhandlinger om en ny Overenskomst for Losning i de danske Havne af Kul, Koks, Cinders og Briketter, altsaa praktisk talt al Brændsel. De forhandlende Parter har været Dampskibsrederiforeningen og The Baltic and White Sea Conference paa den ene Side og de danske Kulimportører paa den anden Side.

Nu er Forhandlingerne ført til Ende, og Resultatet blev en forholdsvis betydelig Nedsættelse, nemlig saaledes, idet de indklammede Tal viser den gamle Takst:

Kul 1 Kr. 15 Øre (1 Kr. 25 Øre), Koks og Cinders 1 Kr. 85 Øre (2 Kr.), Briketter 1 Kr. 25 Øre (1 Kr. 40 Ø.), altsammen pr. Ton med en Tillægstakst af 1 50 Øre pr. Ton, naar der losses ved Hjælp af Kran.

Skønt den nye Ordning først meddeles nu, er den dog allerede traadt i Kraft med Aarets Begyndelse.

Overenskomsten kan af begge Parter opsiges med 2 Maaneders Varsel.

# CORONA

Skrivende  
Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



**N. CHR. WIBERG**

HOLBERGSGADE 3

KØBENHAVN



## 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.** 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. 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

### NØRRE SUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
NØRRE SUNDBY  
DENMARK

### 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- & 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

»Fiskers«

### N. C. BACH

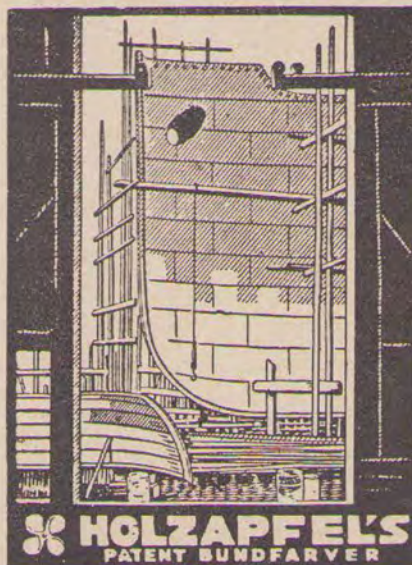
EDSV. SKIBSMÆGLER

NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



# GRATIS!

Ganske gratis forærer VIKINGEN sine Venner denne glimrende Lods-Kikkert, af den bekendte pilot-glass type, leveret fra det kendte Firma Ivar C. Weilbach & Co. (Prahl & Sølvér).

## Præmiekonkurrence

med 4 Klasser.

## VÆRDI

## 50 Kr.



*Betingelsen er dog, at vore aldrig svigtende Venner hjælper os med at skaffe os nogle Abonnenter.*

1. Til den, der sender os 10 Helaarsabonnenter à 6 Kr., overlader vi portofrit en Kikkert som ovenfor afbildede.

Skulde Energien være mindre end Interessen, eller Forholdene ikke tillade det, indbyder vi vore Venner til en lille Konkurrence. Altsaa:

2. Den, der sender os 1 Helaars-Abonnent, deltager sammen med 9 Ligestillede, som altsaa ogsaa har indsendt 1 Helaars-Abonnent, i en Lodtrækning om Kikkerten.

3. Har en Deltager, som hver Gang, han indsendte en Abonnent, opgav sit Navn, deltaget 10 Gange uden at vinde, faar han dog en Kikkert gratis tilsendt.

4. Skulde nogen synes, at Chancen bliver for lille, naar der er 10 om en, saa kan Kikkerten ogsaa vindes paa 2 Helaars-Abonnenter, idet Deltageren da trækker Lod med 5 andre, som hver har indsendt 2 Abonnenter. Deltagerne behøver blot at meddele om deres Indsendelse skal betragtes under Tilfældene 1, 2, 3 eller 4.

For at gøre det Hele lettere, kan der i Stedet for en Helaars-Abonnent à 6 Kr., indsendes 2 Halvaars-Abonnenter à 3 Kr. eller 4 Kvartaars-Abonnenter à 1.50 Kr.

Med andre Ord:

Den, der har den mindste Smule Interesse i Vikingens Fremgang eller — den mindste Smule Brug for en Kikkert, har Kikkerten for den mindst mulige Ulejlighed.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



Telf. Helrup 1619  
Værkt. Dønnise  
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 Kedelrensings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensingsbriketten

## „RENZO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
Gratis Overslag.

**THORNYCROFT MOTORER & PROPELLER ER KENDTE OG SKATTET OVER HELE VERDEN**

Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af små Motorer, som kan faas.  
Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

# TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

# Kedelrensning

Rustbankning

*Eldst, bedst og billigst!*

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
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 7. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

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.  
Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED. AT

# OLSKIND

ER DET BEDSTE OLIE TØJ  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

**Fabriken „OLSKIND“**

ved cand. pharm. J. HARSSEN.

København S. Telf.: 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>III</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 Brintvæske. 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. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12626

KØBENHAVN B.

# 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>I</sup>



DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



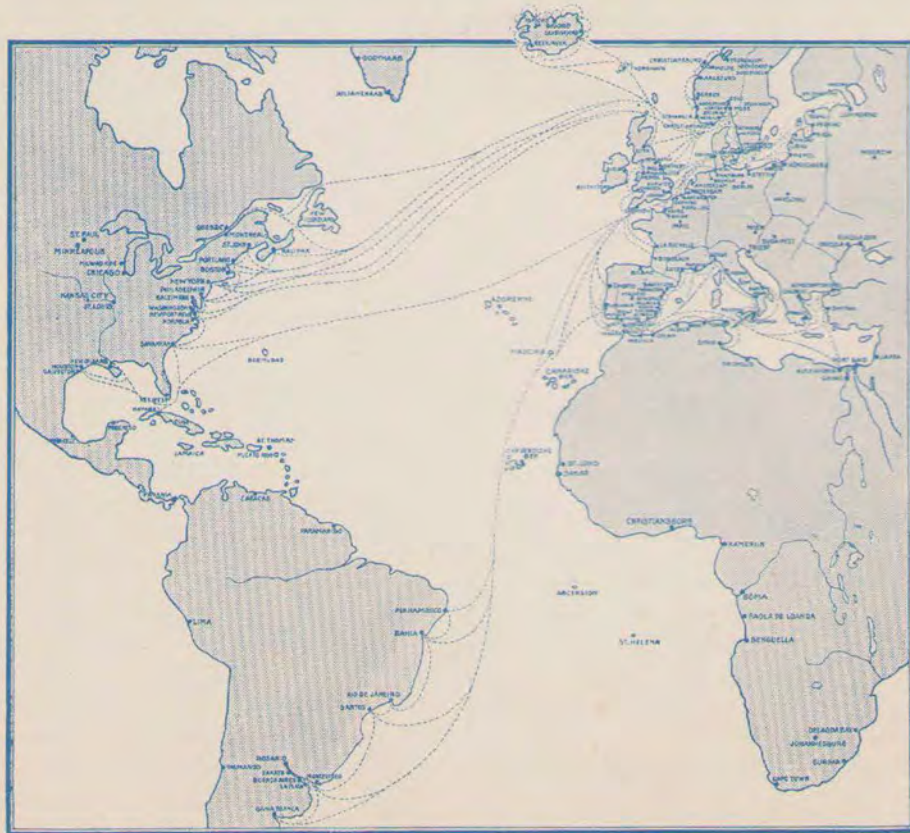


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsfartforening, Danske Hjulskibsejere, Foreninger for Offiserer og Mandstaber i Handel- og Orlogsmarine, Maritalforeningen, Dansk Fiskeforening, Havne- og Værftarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibbygning, Handel og Eksportindustri, anerkendte 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, Dock-Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . .

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

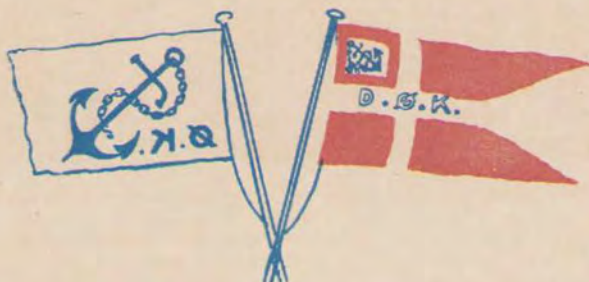


50 ØRE  
No. 3  
1927

DEN GAMLE HJULDAMPER „SAVANNAH“ PAA ATLANTERHAVET  
INDEHOLDER DE FØRSTE DAMPSKIBE OVER ATLANTEN - BOMBEBØSSEN - D. F. D. S.'s JUBILÆUM -  
BL. A.: EN REJSE MED EN AF DE GAMLE CLIPPERE - NYT FRA VÆRFTERNE -  
SOUTHAMPTON-ROAD 112 - KIKKERT-PRÆMIE - ADRESSE-AVIS m. m.

50 ØRE  
MARTS  
4. AARGANG





AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

---

*Egne Agenturer:*

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

*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 HOVEDKONTOR,  
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.





# Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Prilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

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

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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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.

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.

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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. — Befragtningsagenter for d'Herr Heising og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**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



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultrae



**IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Statsautoriserede Kompasrettere.

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.

GRUNDLAGT 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

ALT I SKIBSARTIKLER

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

INDHOLD.

*Stryg Flaget — eller tag Flagstangen ned!* Nogle Betragtninger over den danske Sømandsstands Indsats under Verdenskrigen.

*Atlantehavsstemning, Digt af Knud Andersen.* Vignet. *De første Sejl-Dampere over Atlanterhavet*, med talrige Illustrationer.

*Svundne Tider*, en Rejse med en af de gamle Clippere rundt Cap Horn. Af Kaptajn C. Larsen.

»Islands Falk« hjælper Bartlett-Ekspeditionen.

*D. F. D. S.'s Jubilæum* fortsat.

*Bombebossen og dens Stifters Historie*, med talrige Illustrationer.

*Southampton Road 112*, spændende engelsk Novelle med Illustration.

*Nolft-Opgave med Præmie.*

»Vikinger«s Adresse-Avis.

*Kikkert-Præmie.*

*Nyt fra Søen.*

*Fra Motor-Udstillingen.*

**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.)  
" 50529 (udenfor Kontortid)  
" 50589 (Havarititel. Dag & Nat)  
Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
Havari-Agentur. Befragtning.  
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 29 B.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



BELLS UNITED  
ASBESTOS CO<sup>LD</sup>



TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

A/S HANNIBAL SANDER

EMDRUP—KØBENHAVN

TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.

Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. D. S. o. a.



PALLE SØRENSENS EFTF.

Sølvtorvet 4 - Telf. Øbro 3690

Skibs-, Kontor- & Værkstedsure

Briller - Kikkerter  
Barometre

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



LAASEFABRIKEN

„**OVAL**“

Emilievej 9.

Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

**FLAG - VIMPLER - FANER**

ALTI BEDSTE  
KVALITETER



**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

fh. **S. JOHANNESSEN**

**FEDEVARER OG KONSERVERS**

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**KASTRUP DAMPVASKERI**

C. J. JØNSSON

**Skibsvask** og al anden Storvask  
Tøjet hentes og bringes med Bil  
- Vaskes uden Klor og Lufterørres -

**Forlang Tilbud**

SALTVÆRKSVEJ 19  
Kastrup

Telefon:  
181 KASTRUP 181



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**  
COPENHAGEN

Telegr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

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

Telegr. adr. „Proviant“

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensrømedium



**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, Kjøbenhavn K.

Centr. 1491-1493-1693. Omstill. til samtl. Afdelinger

Koster  
kun  
25 Øre.



Faaes  
overalt.

**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 Maltsigtebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG PAA LAND.

**A/S THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

Generalforsamling i »Maskinmestrenes Forening«. — Stor Arbejdsløshed indenfor Standen.

»Maskinmestrenes Forening« har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, aflagde Beretning, hvorunder han bl. a. meddelte, at Foreningens Næstformand i Landmestergruppen, Maskinmester Vald. Nielsen, Kommunehospital, havde trukket sig tilbage og var bleven afløst af Maskinmester Christiansen, Slotsholmen.

Formanden gjorde endvidere unferligt Rede for det Forslag til Ændringer i Sønæringsloven, som var udarbejdet under Erhvervsminister Th. Stauning, og som endnu beror i Ministeriet. Bestyrelsen har sin Opmær-

somhed henledt herpaa, og har indtrængende henstillet, at de lovmæssige Krav til Stillingen som søfarende Mester ikke forringes.

Videre dvælede Formanden ved den store og alvorlige Arbejdsløshed inden for Standen. Der gaar nu 130 Mestre ledige, og Kravene til Foreningens Støtte har været saa stærkt stigende — Foreningen har sidste Aar udbetalt 156,000 Kr. i Understøttelse —, at der er Tale om at henvende sig til Hjelpekassen om Støtte i indværende Aar.

For Beretning og Regnskab gaves enstemmig Decharge.

**KAKERLAKKER**

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

**E. LINDBERG**

Deinfektor

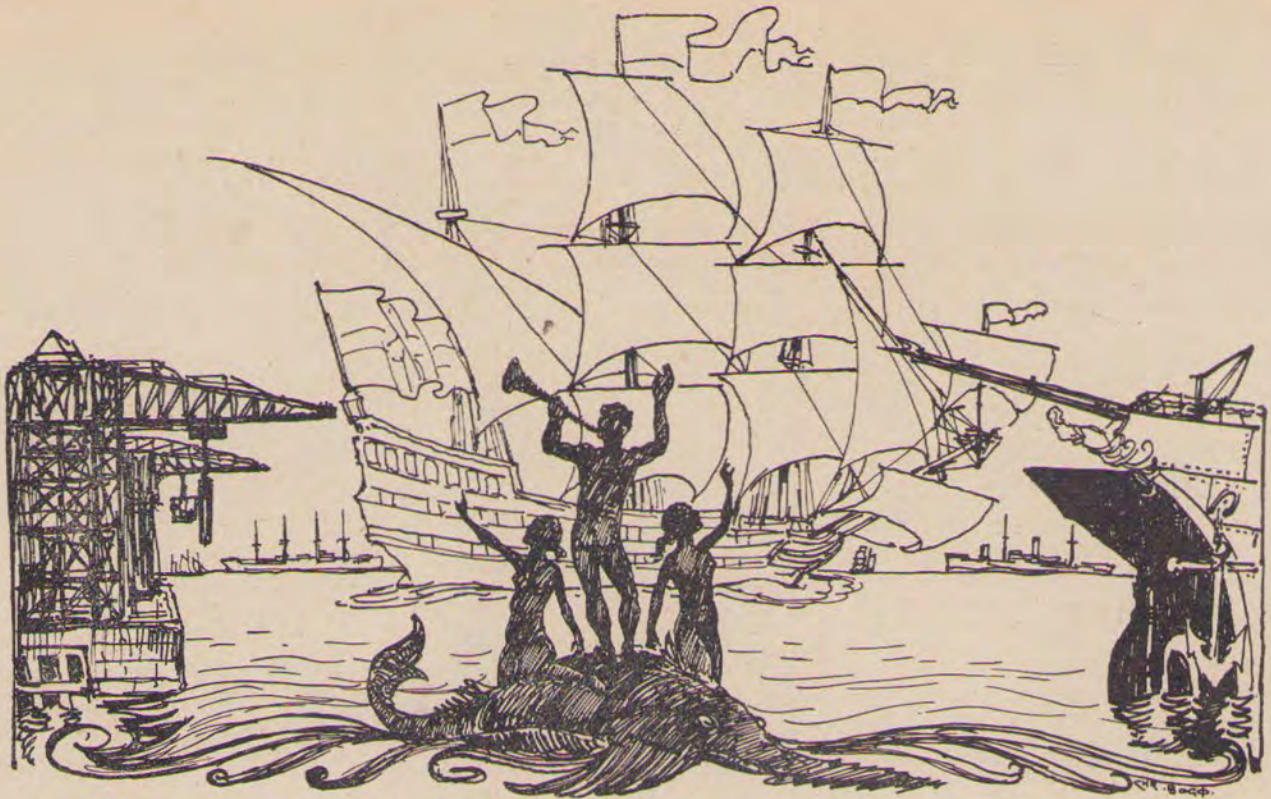
FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 4974 y.



Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj





**VIKINGEN UDHOMMER HVER MAANED 8 PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. 8 PORTOFRIT OVERALT 8 RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2<sup>1</sup>, TELEF. 9822 8 REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

**EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT**

## Stryg Flaget! - Tag Flagstangen ned!

*Nogle Betragtninger over disse Dages altoverskyggende Emne: Tyskeren Vogelsangs Forsøg paa for tyske Penge at købe dansk Jord i Sønderjylland, og derigennem at forberede en ny Afstemning i 2 Zone.*

**D**er er ingen, som bedre end Søens Folk véd, hvad Mening der ligger i Ordene: »Stryg Flaget!« Men det skal siges til den danske Sømands Ros, at det er et Ord, som aldrig vandt Hævd i det danske Sømandssprog — Køge Bugt, Sjællands Odde, Københavns Rhed og Eckernførde Fjord har vel favnet det rød-hvide Flag og vædet det med sine Taarer, men det er her et andet Sprog end Forsagelsens, Bølgerne taler, naar de vugger deres melodiske Nynnen ind mod den danske Strand.

Paa Havet vajer det danske Flag i Krig som i Fred saa stolt som nogen Nations, som Mærke over Søfolk, der regnes mellem Nationernes Ypperste; som Mærke over Kraft og Vilje og et daadkraftigt Folk!

Hverken mere eller mindre behøver vi at lægge i den Ting! Men Flaget er Symbolet ikke alene for Nuet og Fremtiden, men Samlingsmærket over vor Fortid. Som Skibets Position paa det aabne Hav, eller naar Kendingsmærker paa Himlen og Horizonten svigter, er bestemt af dets hittidige Rejse, Skibets udsejlede Distance, Kompassaalens Retning og den taktfaste Maskines Kraft, saaledes er en Nations Position ogsaa bestemt af dens hittidige Kurs d. v. s. Historie. Og som Kaptajnen paa Broen maa nøje beregne eventuel Afdrift og vare sig for blinde Naturkræfter eller Skær, og nøje maa tælle Grad for Grad, Sømil for Sømil for at naa det rigtige Resultat, saaledes maa Nationen — og dens Ledere — ikke tro, at noget Led, nogen Tid, i Folkets Historie, kan springes over. Alt maa med!

Hvorfor kommer da Raabet om Hjælp til at redde den danske Jord saa pludseligt og uformodet over os?



Fik vi da ikke ved Genforeningen det mindst mulige af dansk Jord tilbage?

Eller findes der endnu Mimregøge, som synes, vi fik for meget?

Og hed det ikke fra de ansvarlige Regeringskredse, at *nu* laa Grænsen fast i al Evighed, beseglet fra begge Sider?

Inden jeg svarer, saa lad os slaa fast, at dette Spørgsmaal gøres ikke som noget politisk Spørgsmaal, thi Spørgsmaal om Land og Folk og Historie maa være hævet over det politiske Klasseslotteri — og har jo forresten altid vist sig i de afgørende Øjeblikke at kunne være den politiske Narresut foruden og fundet sin Afgørelse ud over Partierne.

Nej, Sagen var ganske enkelt den, at »man« under Verdenskrigen holdt paa den forkerte Hest, derfor naaede »man« ikke engang at blive placeret paa »Plads«.

Og Sandheden ligger dybere, end man almindeligvis graver, thi Svaret er dette: I Danmark har det henved 50 Aar været folkeligt pænt og demokratisk ufejlbarligt — Gudbevares nok at tale og synge om *dansk Jord*, om Hedens Charme, Markernes Grøde og Brostenenes Elendighed, men — *gammel, dansk Jord*, eller *historisk Jord* — nej Fy, sikken væmmelig Chauvenist og Højremand!

Der gaar endnu den Dag i Dag venlige og varmtfølede Mennesker rundt og tuller i det, medens de hævder, at Danmark er kun dér, hvor Dansk tales! Men, Herregud, saa er der jo ingen Ulykke sket, om der ryger nogle Tønder Land eller et Par Kvadratmil Jord, naar blot Manden, som bor der, vedblivende taler Dansk, ikke sandt?

Det danske Folk havde det lunt og hyggeligt under Krigen, og her skal ikke tages Parti, saavist som det maa haabes, at ikke vort sydlige Nabofolk som Helhed staar bag de sidste Dages Transaktioner med Opkøb af gammel dansk og historisk Jord. Ogsaa 1801 og 1807 taler deres eget Sprog, og den gamle Danske Ø *Hveen* midt i Øresund med de danske Ruiner fra en Storhedsperiode i Danmarks Historie, vidner endnu om, hvad Øriget er bleven fraranet ved uforstandige Regeringers Vanrøgt.

Men —

Der var een Del af danske Folk, som under Krigen ikke havde det hyggeligt — selv om de maaske baade havde det lunt og hedt — det var den danske Sømandsstand, og *det er vel værd at mindes i disse Dage*.

Der blev ikke strøget et dansk Flag paa et dansk Skib under den lange, tunge Tid — men vi tør nok sige, at paa Landjorden var Flaget hængt af Vejen.

De danske Skibes Flag sad under Krigen fastnaglet til Gafflen, og paa Skibssiden var det malet paa Jern og Staal. De Flag, som gik ned, blev ikke strøget paa Kommando eller for Penge, de sank — sank og vidnede om det ædleste Blod i Nationen.

Brede, gyldne Strømme fra Pligtrejsernes blodige Guld randt som Skat og Afgift fra Rederiernes Kasse i Statskassens slunkne Bug og fik den til at bugne.

Dengang betalte den danske Sømand Historien sin Skærv til Bevarelse af gammel dansk Jord. Og Skærven var ikke saa lille endda!

Han gav sit Liv!

Og han gav det, ikke for at redde en Tønde Land eller en hel Kvadratkilometer, en Gaard eller et Sogn — nej, kun et Par Dæksplanker! Et dansk Skibsdæk — det var dog et Stykke af Danmark! Men saa dyrt kostede Danmark dengang!

Ak, hvor har vi fraadsende, lade, indbildske og vildførte Danske uendelig meget at lære af den danske Sømand fra Krigens gyldne og luerøde Dage — og meget at betale for at faa Lov til at kalde os Danske paa gammel dansk Jord. Thi, at det var den neutrale danske Sømand paa Pligtrejse gennem Farezonen, tilligemed de sønderjydske Soldater i Skyttegravene, der hjalp os til Gehør for de sønderjydske Spørgsmaal, da Tiden endelig var inde — derom kan der aldrig tvivles.

CHRISTIAN BOGØ





## Atlantehavsstemning.

Det var bare en Sejler,  
som tog sig en Lur  
paa et drømmende Hav  
mod en Solnedgangshimmel  
af Ild og Azur  
og af skinnende Rav.

Et Motiv for en Maler  
med Sans for Mystik  
og med Øre for Sejleres Tanker,  
med et Hjerte, der slaar  
for en svimlende Rig  
og for Havet, der gaar,  
som det evigt gik  
paa Newfoundland's Banker.

Duvende laa den og følte sig frem  
med en velstuvet Trælast  
fra Canada — hjem.  
Det var vindstille,  
derfor var Skuden forstemt  
som et hjælpeløst Barn,  
der er glemt;  
som en Drømmer, der finder sin  
Styrke og Trøst  
ved at lytte sig ind

— i en vindstille Time — til Tan-  
kernes Røst  
i sit Sind.

— — —  
Vi forcered' forbi den  
med tordnende Fart  
under hvinende Dampskibs-  
turbiner,  
og dens lasede Herlighed  
glemte vi snart  
med dens Barkrig og strakte  
Bugliner.

— — —  
Men da Natten faldt paa,  
og jeg drømmende laa  
i min 1ste Kahyt,  
var det Barken, jeg saa.  
Denne vindbundne Bark  
paa Atlantehavsvals  
med sin Skælven i Sejlet  
fra Skøde til Hals —  
denne ensomme Fugl  
paa Atlantehavstræk  
med de kølsprængte Linier  
fra Bak og til Hæk —  
denne færende Drømmer

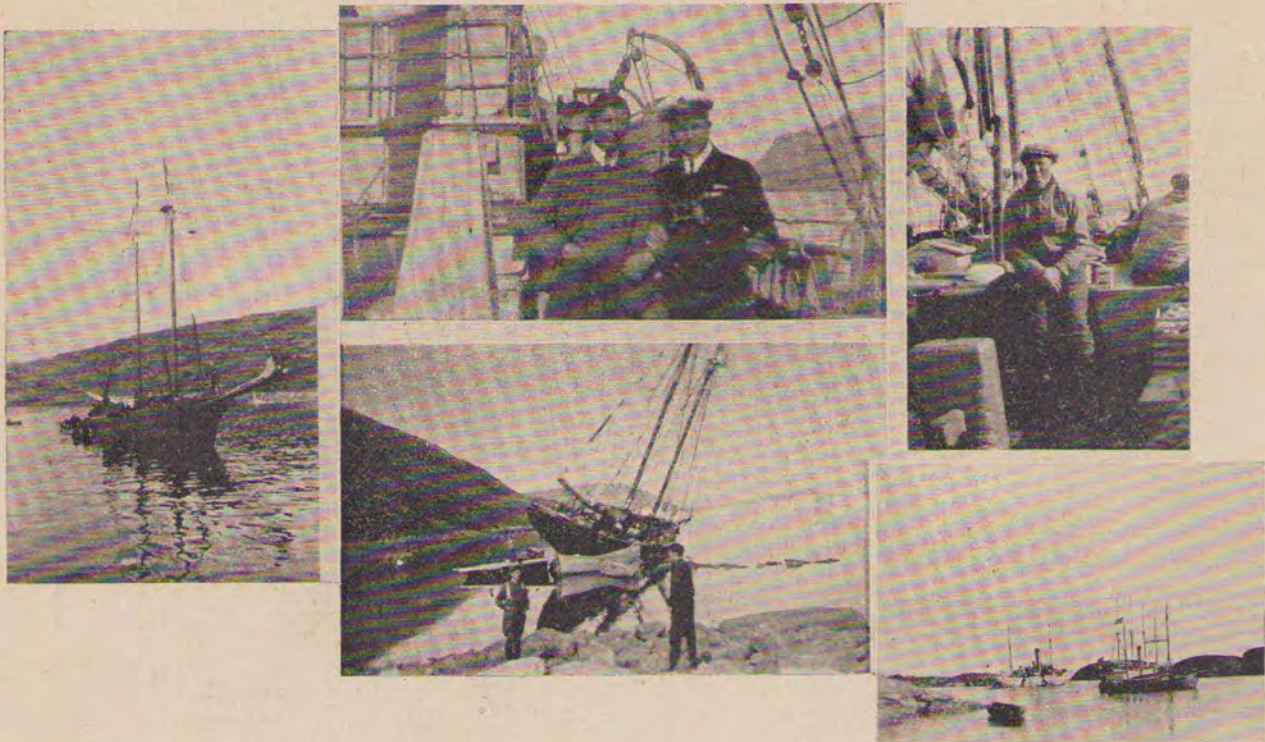
paa Havenes Vidder,  
naar Vindene blunder,  
— Oceanernes trodsige,  
kampglade Ridder  
i stormfulde Stunder.

O, da vidste jeg — vidste  
med gribende Magt,  
at den slingrende Sejler og jeg  
var i Pagt;  
thi jeg mærkede Slægtskabets  
blodrode Baand  
mellem Skibe paa Rejse  
og Menneskets Aand,  
der maa styrkes i vindstille Dage  
for at sejle,  
naar Søen gaar høj,  
og mit Hjerte blev svimmelt af  
Lykke,  
mens Timerne støj.

— — —  
Blot en Skude, der laa  
paa et drømmende Hav  
mod en Solnedgangshimmel  
af skinnende Rav.

Knud Andersen.





Forneden ses Skonnerten »Morrisey«, saaledes som den laa kænret over, medens Reparationen stod paa. Den danske Tømmermand og Dykker fra »Islands Falk« tætnede Skaden ved at støbe Cement i baade udenbords og indenbords. Den store hvide Baad er Motorbaaden fra »Islands Falk«, Nede ved Vandet ses (med lyse Seler) Knud Rasmussen.

Overst i. v.: »Morrisey« i Upernivik efter Reparationen. I Midten: Chefen paa »Islands Falk«, Orlogskaptajn R. West og Knud Rasmussen.

Til højre: Capt. Robert A. Bartlett, Ejer og Fører af Skonnerten »Morrisey«. Han var Pearys Skipper og Ledsager paa Nordpolsekspeditionen og fulgte ham næsten helt derop. »En fortræffelig Mand og en af Jordens fineste Isnavigatorer — —«, siger Riis-Carstensen, af hvem vi har laant disse Billeder.

Forneden tilhøjre ses »Islands Falk« til Ankers i Sukkertoppen.

## Da „Islands Falk“ reddede Bartlett-Ekspeditionens Skib „Morrisey“.

For Tiden fremviser vor berømte Landsmand Knud Rasmussen her i Danmark den Grønlands-Film, som blev optaget sidste Sommer af den amerikanske Bartlett-Ekspedition. Knud Rasmussen var indbudt til at deltage i Turen, der nær havde faaet en katastrofal Karakter, idet Ekspeditionens Skib løb paa et ukendt undersøisk Skær. Et traadløst Telegram kaldte »Islands Falk« til, og dette Skibs raske Folk med Næstkomman-

derende, Kapt. Riis-Carstensen, i Spidsen, gik i Motorbaad og fik Skaden repareret.

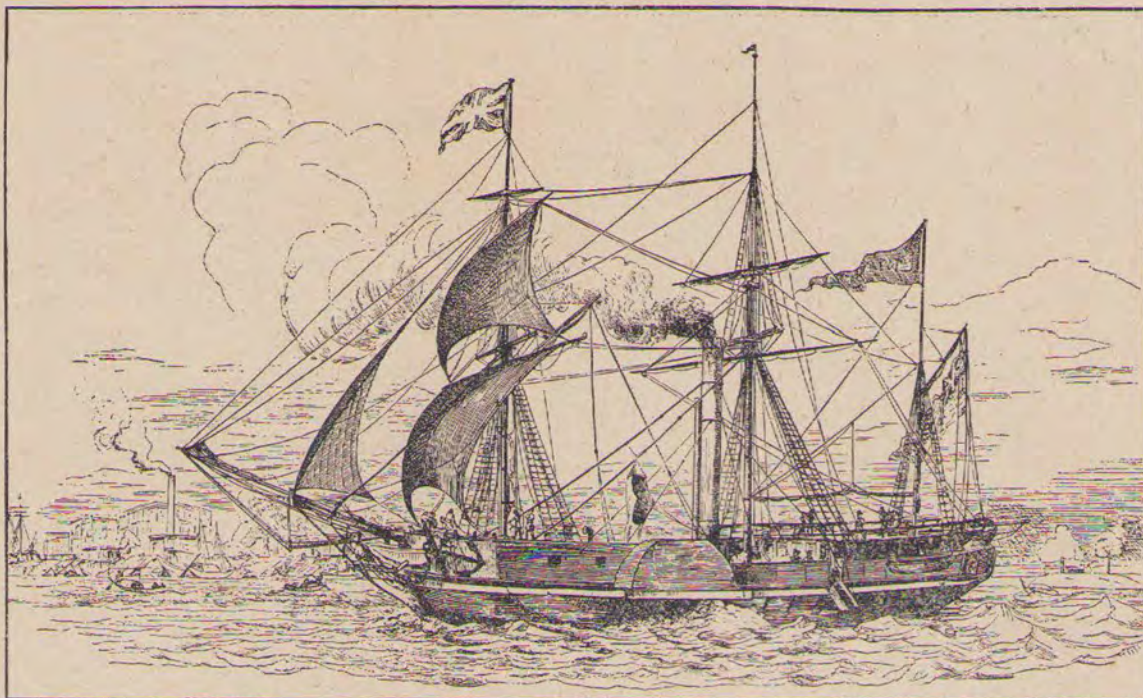
Vi havde Lejlighed til at se Filmen, men intet af de pragtfulde Billeder gengav Situationen, hvor de brave danske Søgutter tog fat og ordnede Grejerne. Paa vor Forespørgsel lød Svaret, at Billederne, som var taget, var bleven saa daarlige — hvilket jo er meget beklageligt — men Forholdet er vistnok det, at Fotografen paa det Tidspunkt var oppe ved Indlandsisen.

Imidlertid ser »Vikinger« sig selv i Stand til at vise Billeder, der gengiver Situationen, da de danske Gutter, som jo færdes hjemmevandt paa disse Egne, tog Haand i Hanke med Tilfældet.



Chefen og Officererne paa »Islands Falk«. I forreste Række fra venstre: Orlogskaptajn R. West, Næstkommanderende Kapt. Riis-Carstensen, Dr. Fenger. I næste Række fra venstre: Kaptløjtn. Koefoed-Hansen, Proviantmester Riise, Kaptløjtn. Borneman, Maskinmester Hansen og Løjtn. Salicath.





The Enterprice, 1825.

## De første Damp-Sejlskibe over Atlanten.

Efter Smiths Dock Monthly.

Den lange Strid om hvilket Dampskib, der først krydsede Atlanten, varer endnu ved. Amerikanerne hvæder, at det første Dampskib, som nogensinde er gaaet over Atlanten, var det amerikanske Skib »Savannah«. Imidlertid behøver der ikke at være Misforstaaelser med Hensyn til dette Spørgsmaal, og der er heller intet at være overrasket over, thi man behøver blot at kaste Blikket paa, hvad den bekendte Dr. Lardner sagde under en Forelæsning i Liverpool 1835: Med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal behøver man ikke at være særlig forudseende for at kunne konstatere som et Faktum, at det er ganske vild Tale at ville prøve paa at sejle fra Liverpool til New York ved Hjælp af Damp; det vilde simpelthen være en Forbrydelse at forsøge derpaa — ja det vilde være lige saa umuligt som at prøve paa at komme til Maanen. Enten han nu paa dette Tidspunkt har været uvidende om de Fakta, som forelaa, at »Savannah« og andre Dampskibe allerede havde foretaget Rejsen, hvad der maa betragtes som næsten umuligt — eller ogsaa at han ikke har villet tro det, det vil naturligvis være vanskeligt at afgøre. En anden Betragtning, som gør sig gældende, er den, der ligger i Forskellen mellem en Damper udrustet med Sejl og saa en Damper, der helt er overladt til Dampkraften alene.

### »SAVANNAH.

I 1817 besluttede Mr. Scarborough, Savannah, Georgia, U. S. A., at præstere et Skib, som vilde være i Stand til at gaa over Atlanten alene ved Hjælp af Damp. Han købte et Træskib, som var under Bygning i New York, installerede en Dampmaskine deri og døbte Skuden »Savannah«. Fartøjet var fuldrigget som Sejlskib, og Skovlhjulene kunde hejses i Vejret, saa Skibet kunde gaa for enten Damp eller Sejl. Fartøjet forlod Savannah's Havn den 19. Maj 1819 med Liverpool som Bestemmelsessted og naaede hertil den 20. Juni. Imidlertid blev hele Distancen ikke ved Damp alene tilbagelagt, da efter Sigende Kulene slap op.

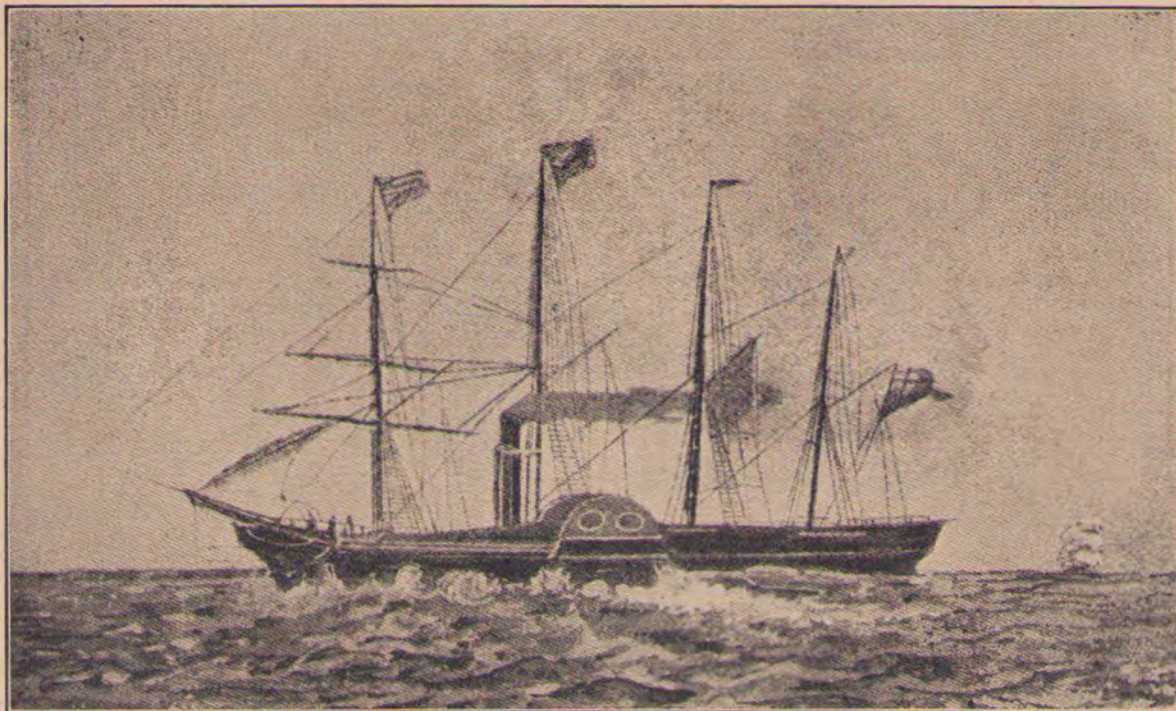
### »FALCON«.

I Aaret 1824 gennemførte Dampyachten »Falcon«, 175 Tons, Turen til Indien, men maatte det meste af Vejen gaa under Sejl.

### »ENTERPRICE«.

I 1825 gik dette lille Skib, 122 Fod langt, 27 Fod bredt, fra London bestemt for Calcutta og naaede denne Havn efter at have gennemført Rejsen paa 113 Dage dels under Damp, dels under Sejl. Ti af Dagene var medgaaet til Forsinkelser foraarsaget ved Maskinskade.





The Great Western, 1833.

## »ROYAL WILLIAM«.

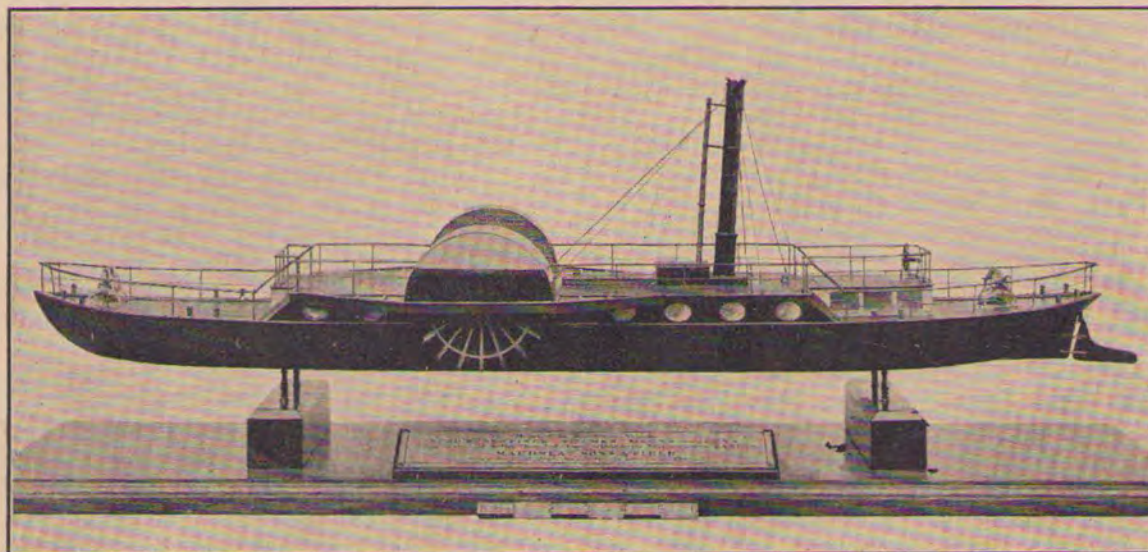
*(Verdens første Damp-Krigerskib!)*

I 1831 sejlede denne canadisk byggede Damper (365 Tons stort, 145 Fod langt, 27 Fod bredt og udrustet med 240 HK. Maskine) fra Canada til Liverpool paa 24 Dage, hvoraf dog flere var »under Sejl«. Efter Ankomsten blev den købt af den portugisiske Regering, som anvendte den som Transportskib under Navnet »Isabella Secunda«. Den siges at være *Verdens første Krigsskib* under Damp. Men, som vi senere skal se, holder denne Paastand heller ikke Stik.

## »GREAT WESTERN«.

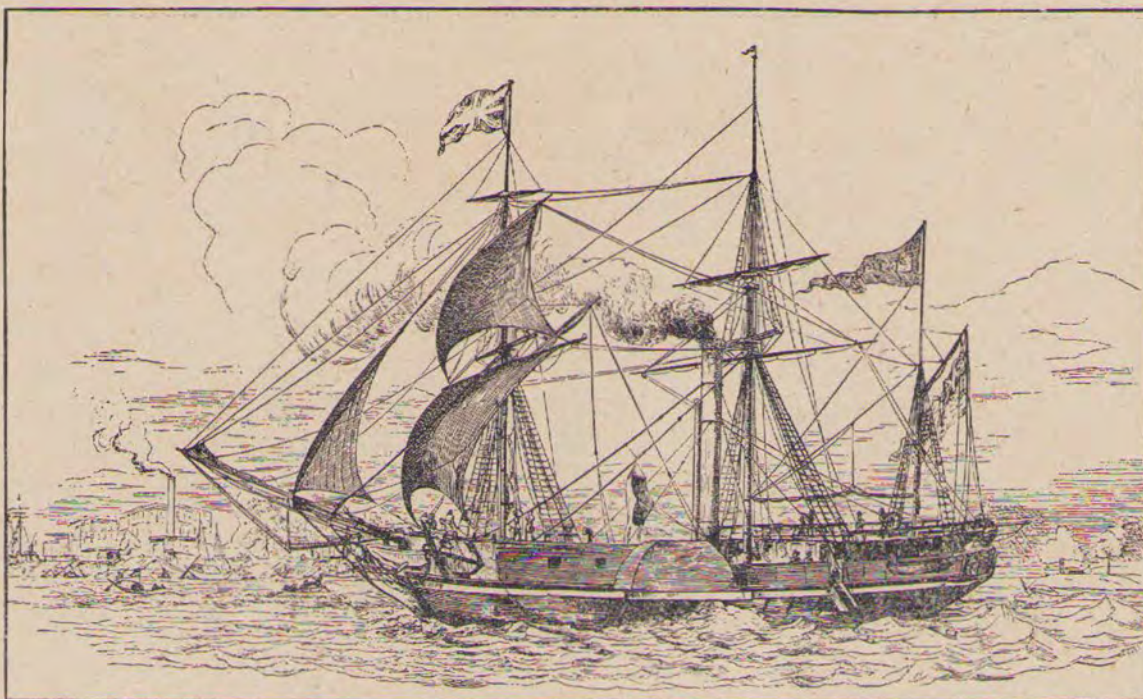
Det er bleven hævdet, at den kolossale Udvikling i den transatlantiske Dampskibsfart ikke mindst skyldes de Erfaringer, man har gjort med »Great Western«. Dette Skib blev bygget for »The Great Western Steamship Company« af *I. K. Brunel*, Søn af den Farmersøn, Themsens-Tunnellens Bygmester, Sir Marc. I. Brunel.

»Great Western« var paa 1340 Tons, 212 Fod lang, 35 Fod i Bredden og 23 i Dybden. Skibet var meget stærkt bygget, dets Sider saa tykke som i et veritabelt Slagskib, og Spanterne saa tæt sam-



Den første Jern-Dampbaad, bygget paa Themsen 1812, til Brug for Sejlads paa Ganges-Floden.





The Enterprice, 1825.

## De første Damp-Sejlskibe over Atlanten.

Efter Smiths Dock Monthly.

Den lange Strid om hvilket Dampskib, der først krydsede Atlanten, varer endnu ved. Amerikanerne hvæder, at det første Dampskib, som nogensinde er gaaet over Atlanten, var det amerikanske Skib »Savannah«. Imidlertid behøver der ikke at være Misforstaaelser med Hensyn til dette Spørgsmaal, og der er heller intet at være overrasket over, thi man behøver blot at kaste Blikket paa, hvad den bekendte Dr. Lardner sagde under en Forelæsning i Liverpool 1835: Med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal behøver man ikke at være særlig forudseende for at kunne konstatere som et Faktum, at det er ganske vild Tale at ville prøve paa at sejle fra Liverpool til New York ved Hjælp af Damp; det vilde simpelthen være en Forbrydelse at forsøge derpaa — ja det vilde være lige saa umuligt som at prøve paa at komme til Maanen. Enten han nu paa dette Tidspunkt har været uvidende om de Fakta, som forelaa, at »Savannah« og andre Dampskibe allerede havde foretaget Rejsen, hvad der maa betragtes som næsten umuligt — eller ogsaa at han ikke har villet tro det, det vil naturligvis være vanskeligt at afgøre. En anden Betragtning, som gør sig gældende, er den, der ligger i Forskellen mellem en Damper udrustet med Sejl og saa en Damper, der helt er overladt til Dampkraften alene.

### »SAVANNAH.

I 1817 besluttede Mr. Scarborough, Savannah, Georgia, U. S. A., at præstere et Skib, som vilde være i Stand til at gaa over Atlanten alene ved Hjælp af Damp. Han købte et Træskib, som var under Bygning i New York, installerede en Dampmaskine deri og døbte Skuden »Savannah«. Fartøjet var fuldrigget som Sejlskib, og Skovlhjulene kunde hejses i Vejret, saa Skibet kunde gaa for enten Damp eller Sejl. Fartøjet forlod Savannah's Havn den 19. Maj 1819 med Liverpool som Bestemmelsessted og naaede hertil den 20. Juni. Imidlertid blev hele Distancen ikke ved Damp alene tilbagelagt, da efter Sigende Kulene slap op.

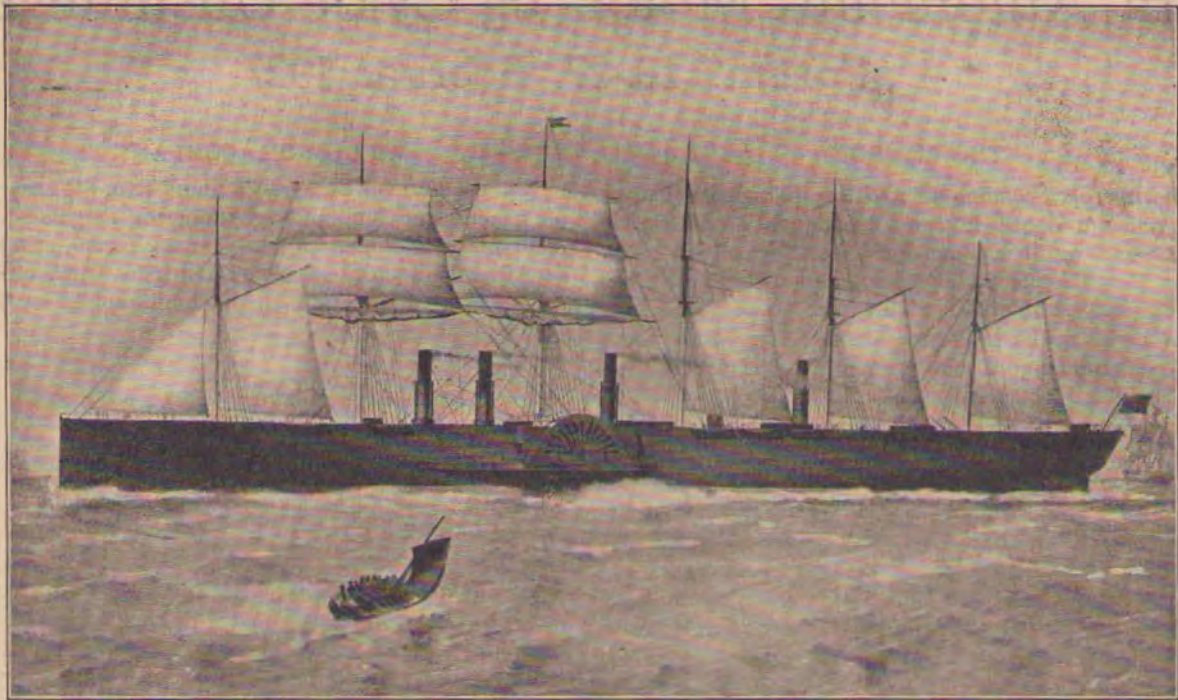
### »FALCON«.

I Aaret 1824 gennemførte Dampyachten »Falcon«, 175 Tons, Turen til Indien, men maatte det meste af Vejen gaa under Sejl.

### »ENTERPRICE«.

I 1825 gik dette lille Skib, 122 Fod langt, 27 Fod bredt, fra London bestemt for Calcutta og naaede denne Havn efter at have gennemført Rejsen paa 113 Dage dels under Damp, dels under Sejl. Ti af Dagene var medgaaet til Forsinkelser foraarsaget ved Maskinskade.





The Great Eastern.

lede som paa den Slags Skibe; endvidere var de beklædte baade indvendig og udvendig, før selve Plankeklædningen var lagt paa. Maskinerne, bygget over Skovlhjulsprincippet hos Maudsley, Son & Field, udviklede en Kraft af 440 HK. med Cylindre paa c.  $7\frac{3}{2}$  Tommers Diameter og 7 Fods Slagkraft.

Skovlhjulene havde en Diameter paa 28 Fod og kunde gøre 12 til 15 Omdrejninger i Minutet. Gennemsnitshastigheden paa *den første Rejse* fra Bristol til New York var 208 miles pr. Dag eller 8,6 Knob i Timen. Kulforbruget for hele Rejsen var 655 Tons.

(Fortsættes i næste Nr.)

»Efter stedfundne Forhandlinger har Bestyrelserne for A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og A/S Københavns Flydedok og Skibsværft besluttet at foreslaa de to Selskabers Generalforsamlinger, at A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri overtager samtlige A/S Københavns Flydedok og Skibsværfts Aktiver og Passiver mod et Vederlag paa 2,700,000 Kr. nye Aktier i A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri og et kontant Beløb paa 675,000 Kr., at erlægge uden Renter i 6 aarlige Rater, hver paa 112,500 Kr., første Gang den 2. Januar 1928, sidste Gang den 2. Januar 1933. Saafremt dette Forslag vedtages, vil hver Aktie i A/S Københavns Flydedok og Skibsværft paa 1000 Kr. blive indløst med en ny Burmeister & Wain Aktie paa 300 Kr. og et Kuponark, indeholdende 6 Kuponer à 12 Kr. 50 Ore, forfaldende hvert Aars 2. Januar, første Gang 2. Januar 1928.

Bestyrelsen for A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri vil samtidig med, at foranstaaende Forslag forelægges Selskabets Generalforsamling, søge Bemyndigelse til at udvide Selskabets Kapital med indtil ialt 3 Millioner Kr. nye Aktier bærende Udbytte for Aaret 1927 lige med de ældre Aktier.

Der vil ikke finde nogen offentlig Tegningsindbydelse Sted med Hensyn til de nye Aktier.«

#### Sejlskibene sælges til Udlandet.

Der gaar næsten ikke en Dag, uden at en eller flere af den sydfynske Sejlskibsflaades Skibe sælges til Udlandet, som Regel til Sverige, og de Priser, der opnaas, er rene Bagateller i Forhold til, hvad der betales for de samme Skibe under Krigen. — Skibe, der da kostede 200,000 Kroner, sælges nu for 20,000.

To Thurø-Skonnerter, »Ludvig« og »Britannia«, er solgt til Sverige for henholdsvis 16,000 og 17,250 Kr.

#### Paa Prøvetur.

Den grønlandske Kolonistyrrelses nye Damper »Disko«, der er bygget paa »Københavns Skibsværft og Flydedok«, var forleden paa første Prøvetur i Sundet.

#### Ny Overenskomst for de svenske Sømænd.

Mellem Sveriges Rederforening og paa den anden Side Fyrhøder- og Sømandsunionen er der afsluttet en Overenskomst i Overensstemmelse med det af Forligsmanden fremsatte Forslag. Mandskabet faar visse Lønforhøjelser og Forbedringer i de almindelige Bestemmelser, medens Rederforeningens Krav med Hensyn til Arbejdstiden i Hovedsagen godkendtes. Aftalen gælder for to Aar indtil 31. Januar 1929.

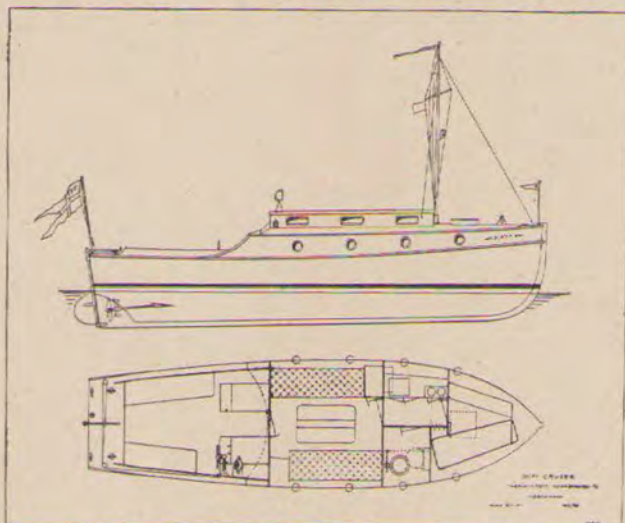


# Fra Automobil- Motor- og Cykle-Udstillingen i „Forum“ 18.-27. Februar 1927.

## THORNYCROFT.

*Thornycroft Scandinavia A/S* har paa Ordre fra en velkendt dansk Ingeniør bygget en dobbeltskruet Motorbaad, og da Kunden har givet Firmaet sin Tilladelse til at udstille Baaden paa Automobil-Udstillingen, vil det sikkert interessere vore Læsere at faa en Beskrivelse af denne Baad, som i disse Dage bliver nøje beset og undersøgt af mange Mennesker paa ovennævnte Udstilling.

»Baaden besidder ikke de sædvanlige slanke Linier, som vi ellers forener med Fartøjer, tegnet og bygget af *Thornycroft*, men er mere fartøjet og en Familiebaad, hvilket i en mindre Baad, som denne, giver størst Komfort og mest Plads, uden derfor at miste sine glimrende sødygtige Egenskaber. Med andre Ord Undervandsskroget er formet efter de samme Linier, som de Redningsbaade, Firmaet *Thornycroft* byggede en Mængde



af til »Cunard«, »P. & O.« o. a. store verdenskendte Dampskibsselskaber; alene dette giver Bevis nok paa denne Baadtypes Sødygtighed.

Skroget, som er 30' langt med en Dæksbredde af 8' 6" og 2' 6" Dybtgaaende, er bygget af Mahogni paa Askesvøb, hvorimod Kølen, For- og Agterstævnen samt Dørene er af Egetræ.

I Cockpittet er der installeret 2 Stk. 9 HK. *Thornycroft* Motorer, som udvikler deres Kraft gennem et Reducer-Reversegear.

Motorerne er beskyttet med Mahogni-Kasser, hvis øverste Parti er fladt, saaledes at det danner to Borde. Der er Sæder paa hver Side af det rummelige Cockpit og Rorgængerens Plads er i Styrbordsside, hvor Kontrolapparaterne til Motorerne er arrangerede let tilgængeligt ved Siden. Styringen foregaar enten ved Hjælp af Rat eller Rorpind.

Det elektriske Lys leveres gennem en Dynamo, som drives af den ene Motor, hvorimod den anden Motor driver den mekaniske Lænsepumpe.

Agter om Cockpittet er der et rummeligt Rum til Bortstuvning etc.

## VACUUM-OIL COMPANY.

Ved Vacuum Oil Company's Stand (No. 84) saas altid en interesseret Samling Sagkyndige og Lægmænd, der med Interesse studerede den gennemskaarne arbejden- de Automobilmotor, der viste, hvorledes Olien cirkulerer — føres til Stempel, Ventil, Krumtaphus og Gearkasse.

## BENDIXEN & CH. RØNNEBÆK.

### Rudge-Cyklen.

*Et gammelt Mærke paa gamle Hænder,*

kan man sige om det nydannede Firma: *Rudge Cykle Co.*, hvis Indehaver d'Hrr. O. Bendixen og Ch. Rønnebæk har overtaget Eneforhandlingen af de kendte *Rudge Cykler*, som tidligere har ligget paa de samme Hænder. Cyklerne føres kun i Fabrikens originale Udførelse med de Ændringer, foretagne af Fabriken, der er nødvendige for det danske Marked. Priserne er meget betydeligt reducerede paa Trods af, at Kvaliteten i flere Retninger er væsentlig forbedret. Saaledes er Oliebadskædekassen delt i kun 2 Dele horizontalt og fastgjort fortil, medens den aabnes bagtil ved en Clips, og det er ikke nødvendigt at aftage Kæden. Ved en ny Konstruktion af Baggaffelenderne kan Baghjulet aftages i Løbet af ét Minut i Tilfælde af Ringreparation etc., ligeledes uden at Kæden behøver at aftages.

Endvidere er der paa Frihjuls-cyklarne et nyt Fælgbremsesystem, der virker paa begge Hjul selvom kun det ene Haandtag benyttes, og virker ligegyldigt hvor Trækket finder Sted.

Naar hertil komemr, at Reservedele altid vil findes paa Lager ogsaa til ældre Modeller, og at disse vil kunne faas til en saadan Pris, at de kan leveres Kunderne efter Fabrikens originale Prislister, kan vi kun tænke os, det nye Firma vil have alle Betingelser for at disse Cykler kan tilbageerobre deres gamle Anseelse.

S. K. F.

*S. K. F.'s kolossale Kugleleje.*

En af de Stands, som tiltrak sig mest Opmærksomhed, var vel sikkert SKF's. Det kolossale Kugleleje af 2 M. Diameter og en Vægt af 2 Tons var en Seværdighed, som man ikke hver Dag har Lejlighed til at tage i Øjesyn. Det virkede imponerende. Samtidig fik man Lov til at kigge »indenfor Murene«, idet der fremvistes en Film, hvor man saa hele Kuglelejefabrikationen, ligefra Arbejderne gaar ned i Gruberne bryder Malmen, og til Produktet ligger færdigt. Det var øjensynligt, at denne Film fangede hele Publikums Opmærksomhed og blev studeret med Interesse. Arrangementet af SKF's Stand symboliserede i det Hele taget Firmaet paa bedste Maade ved sin Præcision og Kvalitet.





# Svundne Tider.

## En Rejse med en af de gamle Clippere.

Af Kaptajn C. Barsen.

Nu, da jeg læser, at Storbritanniens stolte Sejlskibsflaade synger paa sit sidste Vers og er svundet ind til 6 Skibe, bringer dette Erindringer tilbage fra mine unge Dage, da man — som de Ældre udtalte sig — for at kaldes en ægte Sømand maatte have passeret Kap Horn adskillige Gange.

Jeg læser Navnene paa disse sidste: »William Mitchill«, »Garthneil«, »Kilmallie«, »Monkbarns«, »Garthpool« og »Rewa«, men de 2 Navne, jeg søger, er ikke blandt dem, de ligger maaske paa Havets Bund — eller maaske er de gaaet i Smeltediglen, de var jo af godt Jern, ikke det moderne Staal, men jeg haaber, at de endnu pløjer »The seven seas« — Finland, som nu ejer Verdens største Sejlskibsflaade, har maaske indlemmet dem og indlemmer sandsynligvis ogsaa disse sidste.

De svundne Dage, jeg taler om, ligger nu en Menneskealder tilbage, da næsten enhver rask ung dansk Sømand søgte udenlands for at faa den lovbefalede Sejlskibssejlad ind, der sammen med Styrmandseksamen fordredes for at avancere fra Lukafet til Kahytten.

De fleste gik vistnok til Hamborg; de var velkomne Trækfugle dér og dannede en stor Procentdel af Besætningen i Rickmers, Laiz's, og hvad nu alle de forskellige Sejlskibsrederier hed.

Mangen nulevende dansk Sømand kan med Stolthed tænke tilbage paa de Dage og erindringer nok mangen »Briste eller Bære«, som ikke kunde undgaas under de Tidens tvungne Kapsejladser, især fra Vestkysten, hvor Tyskerne — baade ud og hjem — har vist nogle enestaaende Rekorder, som ikke staar tilbage for de meget omtalte »Teaclippers«, uagtet de var »handicapped« i mange Retninger.

Teaclipperne var byggede, som vi nu bygger en Racer; de var kobberforhudede og saaledes fri for Bundvækst.

Man maa forbavses over, hvorledes Tyskerne kunde sætte disse Rekorder paa Hjemrejsen, hvor Skibet var dybtlastet med Salpeter og med adskillige Tommers Vækst i Bunden.

Her maa man nok regne lidt med Forholdet mellem Reder og Kaptajn; disse første var pen-

gegridske Mænd. Hos dem var der ikke noget, som hed »Safety first«. Kaptajnen vidste, at gjorde han ikke Rejsen indenfor et vist Tidsrum, da kunde han pakke op ved Hjemkomsten. Heraf kom naturligvis denne vanvittige Sejlads, hvor alt fik Lov til at staa, indtil det bjergede sig selv, hvor mangen en Sømand blev vasket overbord, og hvor man maatte være forberedt paa at faa Bramraer og Bramstænger i Hovedet.

I nogle af disse Skibe havde man en Slags Laas paa Faldene for at forhindre, at en eller anden under en kritisk Krængning skulde kaste dem los.

Om hvad Strabadser, disse Mandskaber var udsatte for, véd kun den, som har prøvet det, og af dem lever der endnu mange her i Danmark. Disse Strabadser kan ikke beskrives af en Udenforstaaende.

Det var vistnok kun tyske Redere, som var saa snæversynede at vove baade Skib og Mandskab for Pengevinding.

Naa, man var jo ikke tvungen til at tage Hyre med disse Skibe, hvor Hyren tilmed var elendig lav. Paa den anden Side af Nordsøen, hvor Verdens største Sejlskibsflaade hørte hjemme, savnede man ogsaa raske unge Mænd, og her var vi Skandinaver ogsaa velkomne, og mangen stolt britisk Sejlers Lukaf var fyldt med disse, blandt andre Fuldskipet »Sardomene« af Liverpool, hvis Rejse til Vestkysten de følgende Linier skildrer:

Efter at have tilbragt 18 lange Maaneder ombord i en lille »hardcase« Bark var Lægslen efter at se mere af den vide Verden endnu ikke uddød i mig, og med denne Længsel i Sindet havnede jeg i et ligeledes »hard case« Boardinghouse i South Shields.

Ved mit første Besøg i Tyne Dock mødte der mig et smukt Syn; et 4-mastet Fuldskip var ved at hale ud for at gaa til Søs. Her var Tilskuere i Massevis, mest ledige Søfolk — kun faa Landkrabber interesserer sig for Doklivet. Da jeg var nysgerrig efter at vide, hvorhen Rejsen gjaldt, spurgte jeg min nærmeste Sidemand; denne, forstod jeg straks, var en utilfreds Sømand. Han besvarede nemlig slet ikke mit Spørgsmaal, men udtalte sig i en for mig ikke helt ukendt Tirade.

»Well, here you are, another British ship, leaving old England, with her foc'ste full of Dutchmen; well, let them have her, by god, give me steam, to h... with saic.«



Dette blev jeg naturligvis ikke meget klogere af, men jeg blev hurtig klar over, at hvis hele denne Klynge af Mennesker var af samme Mening, saa vilde det ikke vare mange Dage, førend jeg var til Søns igen.

Faa Dage efter dette stolte Skibs Afgang halede en Fuldrigger ind i samme Dok og fortøjede langs en af Kajerne; den var lige kommet ud af Tørdok og saa »spick and span« ud; den havde den sædvanlige »shoregang« ombord, som var i Gang med at gøre den søklar.

Sammen med andre Kammerater forsøgte jeg at faa Hyre med dette Skib og var ogsaa saa heldig at faa mit Navn indskrevet i Styrmandens Lommebog, om man kunde kaldet det et Held, véd jeg for Resten ikke, for senere hørte jeg, at han — mindst — havde indskrevet 50 Navne; saa det saa ud til at blive et Lotterispil, om man kom med eller ej.

Endelig en Morgen saa jeg den under spouten; det var Koks, den lastede. Bedre end Kul, tænkte jeg, især for Kap Horn Sejlads.

Næste Dag var den langs Kajen igen, og de var ved at underslaa Sejl, saa vi maatte vel snart faa Ordre. Denne fik vi samme Eftermiddag og lød paa at møde ombord næste Morgen Kl. 8.

Tidlig næste Morgen var vi ombord og saa Masser af ledige Søfolk følge i vort Fodspor. — Ventetiden benyttede jeg til at beundre den svære Rigning og det ryddelige Hoveddæk. Her var dejlig Plads til at løbe Mærsejlene op. Lukafet var heldigvis ikke under Bakken, men i et stort Teaktræs Hus paa Fordækket, hver Vagt for sig.

Den havde enkelte Bramsejl, desværre var Givtovsblokkene ved Rakken, det passede mig ikke rigtig — dobbelt Arbejde, det kendte jeg saa godt; det blev jo os unge — hvis vi fik denne Hyre —, som skulde klare disse Sejl. Hvor mange Gange, fik jeg heldigvis ikke Tid til at reflektere over, for 2. Styrmand raabte i samme Øjeblik: »Alle Mand agter!« Her stod 1. Styrmand med sin Liste i Haanden. Med faa Ord sagde han, at de Navne, som han raabte op, skulde gaa over paa Styrbord Side. Disse var alle kendte Navne i en Skandinavers Øren: Anderson, Petterson, Søderblom o. s. v. Endelig kom mit Navn — som den sidste, og, som jeg senere fandt ud, som den yngste, og nu sagde han til Resten, at han havde alt, hvad han skulde bruge for denne Rejse, og bad dem gaa i Land.

Under denne Landgang regnede Velsignelserne ned over os og vort Skib, udtrykt i Vendinger, som der skal en Sømand til at klare: »Another Dutch crowd!« »I hope the bottom will drop out of the old rotten packet!« o. s. v.

Saa snart der var Ro, fik vi 20 udvalgte Matroser, som alle var Skandinaver, Ordre til at mønstre næste Morgen.

Paa den fastsatte Tid mødte hele Besætningen, 33 Mand, paa Mønstringskontoret, og her underskrev vi paa, at gøre en Rejse med Fuldskipet »Sardomene« af Liverpool til Vestkysten af Sydamerika og tilbage til Europa — Hyre 3 £ pr. Maaned — ingen Landlov og ingen Udbetaling af Hyren paa Rejsen.

Efter denne Ceremoni fik vi en Maanedes Hyre udbetalt og Ordre til at møde ombord næste Morgen Kl. 9.

Da vi om Morgen kom ned til Dokken med vort Tøj, laa »Sardomene« allerede i »Dockgaten« med Slæbebaade For og Agter. Saa snart vi va rmønstrede, blev der givet Ordre til at lade gaa alle Fortøjninger, og faa Minutter efter var vi paa Vej til Antotagasta.

Her var ikke mange Formaliteter. Det var Søndag Morgen, saa alt Døkliv laa stille. Jeg tror, min Broder var den eneste Tilskuere.

Nu fik vi Lejlighed til at trække i Arbejdstøjet og sende dem til Køjs, som ikke kunde staa paa Benene. Det var de ældre; de havde brugt den sidste Nat i Land til at fejre Baccus og var nu blevet Børn paany og gik os andre i Vejen. Heldigvis havde vi let nordlig Vind til at begynde med, saa vi fik snart Undermærsejl og Fokken sat og lod derefter Slæberne gaa og gik i Gang med Resten af Sejlene. Til alt Held hørte vor Chantiman ikke til de faldne, saa til Refrainet af »A flyingfish sailor just come from Hongkong« var de snart i Top.

Henad Eftermiddagen fik vi sydlig Vind med Regn, og da Kulingen tiltog, opdagede vi straks, at Skibet var meget rankt, saa Orden »Giv op Bramsejl!« lod ikke vente længe paa sig. 4 Mand havde et Job med at gøre et af disse fast.

I Løbet af Natten havde jeg min første Rørtørn; vi var bidevind; da det var mørkt og regnfuldt Vejr, kneb det for mig at holde Skibet i den rette Retning; dels kendte man det ikke, og dels var man ikke vant til de store Dimensioner. Under dette mit Forsøg paa at gøre mit Bedste opdagede jeg i Mørket en høj Skikkelse staaende ved Siden af mig, og ved Skindet fra Nathuset kunde jeg se, at han var en meget gammel Mand og bar høj Silkehat og en lang Kappe; en Mand, som jeg aldrig før havde set. Pludselig siger han: »Keep her full!« — »Keep her full!« — »Sir!« gentog jeg. Lidt efter lød det: »Keep her closer!« »Keep her closer! Sir!«

Jeg forstod straks, at det ikke var det samme som at styre den lille Bark, jeg lige havde forladt, og var glad, da jeg hørte 4. Glas gaa, Afløsnings Time.

Da jeg kom forud, fik jeg Rede paa, hvem den gamle Mand var; han var Lods og skulde lodse os Kanalen ud. Hvorledes han var betalt for sit Job, ved jeg ikke; men det tog os 19 Dage, før vi fik Omslag i Vejret. Vi havde haft Modvind med Storm og Regn hele Kanalen igennem. Naar denne Omgang ikke kunde gøre os ked af det, maatte vi være i Besiddelse af den rette Sømandsaand.

Hver Gang vi kom fra Roret, var Udlængslerne groede stærkere i os bare af at lytte til den gamle Lods' Konversation med Styrmandene; han havde set Alverdens Egne — ført en Teaclipper i mange Aar, havde været med ved Bombardementet af Bomarsund i 1854, saa han kendte ogsaa lidt til Østersøen, hvad en »Deepwatersailor« sjældent gør.

Pludselig en Nat løjede Vinden af og gik rundt





Nogle Billeder fra Rejsen: Til venstre Gadehandlere i Antofagasta. Foroven Lamaer som Lastdyr. Forneden Atlanterhavet staar i Brænding ind mod Pacific-Kysten og endelig et pragtfuldt Panorama fra Andeshjergene.

til N.Ø., og nu var vore Tanker optaget af, hvorledes vi skulde blive af med vor Lods. Vor Kap-tajn vilde ikke spille Tid med at løbe op under Land; men foreslog at lande ham paa Madeira. Næste Morgen sigtede vi — til alt Held for Lods-en — en Damper, og det blev da bestemt at bede ham tage vor Lods ombord. En af Redningsbaadene blev gjort klar til at fire af, og da Damperen kom nærmere, hejste vi Signal, om han vilde tage en Passager. Et Øjeblik efter svarede han: »Yes!« Han var Japaner, »Hakata Maru« fra Yokohama og bestemt for London.

Vi brasede nu bak og fik vor Baad heldig i Vandet. 3. Styrmand, som kun var 20 Aar, førte Baaden; desværre var jeg ikke saa heldig at være en af Besætningen og blev saaledes en Oplevelse fattigere. Medens jeg stod og saa til, syntes jeg, der var noget kækt over denne vor 3. Styrmand, saaledes som han manøvrerede Baaden i den høje Sø. Jeg havde meget at lære, indsaar jeg; han havde været med »Sardomene« i 6 Aar, hans eneste Skib. Han havde naturligvis pløjet Alverdens Have. Dette var hans første Rejse som Styrmand. At Søen var høj, saa vi, da Baaden kom langs »Japaneren«, for de behøvede ingen Lejder over Siden — Søen løftede Baaden i Højde med Lønningen, og Lods'en benyttede Lejligheden til at springe ombord; i samme Øjeblik sendte vi et gungrende Hurra over til ham. Med Held fik vi vor Baad hejst, og med godt Homør, og en lystig Chanti brasede vi »square« paa alle Topper. Vi havde faaet den rette Vind og havde Næsen den rette Vej mod Sydens varme Luftlag, og i opløftet Stemning satte vi nu alt til, hvad trække kunde.

Ved denne Tid var vi rystede sammen, kendte hinandens Levnedsløb. Vi var næsten alle unge Mennesker; der var 3—4 ældre; de var godt paa

Vejen til de 60; men de var lige saa lette paa Benene som vi 20-aarige og kunde naa Røjlerne lige saa hurtigt. De havde sejlet med disse store Skibe hele deres Liv, havde aldrig været syge, havde et Jernhelbred, endskønt Kosten paa disse Skibe maatte kaldes for sløj; det var Motionen og den friske Luft, som holdt dem unge.

Vor Kost bestod af salt Kød og Kartoffler, Te og Beskøjter og en Gang om Ugen preserveret Kød. Hver Middag mønstrede vi Agter og indtog vor Ration af Lime-juice, som skulde holde Skørbugen fra Skibet. Denne Kost holdt os raske og smidige, og paa hele Rejsen havde vi ikke en syg Mand.

Endelig oprandt den Dag, da vi løb ind i N.Ø.-Passaten. Nu indskrænkede vi vor Paaklædning til Undertrøje og Lærreds Benklæder, og nu begyndte vi ogsaa at give »Sardomene« Sommer-tøjet paa. Det var et Arbejde, der kunde trække Sveden ud af os, især paa de arme Stakler, som var saa »heldige« at blive sendt ind i Sejlkøjen og sortere Sejl. Det er et Arbejde, som enhver Sømand ønsker snarlig overstaaet. Da Fokke og Storraaen var 110 Fod lange, var det ikke Smaasejl, det drejede sig om. Under dette Arbejde blev der heller ikke sparet paa Ord og Udtryk — ja Stof nok til at udgive en »Special Sømands Ord-bog«.

Efter denne »Omklædning« havde vi dejlige Dage — kun lidt at gøre. Vi opholdt os mest oppe i Rigningen for at beklæde for Skamfling.

Efter Udskejning tog vi Styrtebad, det vil sige et Par Pøse salt Sand over Hovedet. Her var rigeligt Vand for det udvortes, men for det indvortes kneb det. Ferskvandsbeholdningen skulde holde ud, til vi kom til Europa, saa vi var paa meget smaa Rationer. Vandet paa Vestkysten er dyrere



end Vin, sagde de ældre. For dem kunde dette ene Ord »Vestkysten« ikke misforstaas for nogen anden Kyst end Chile og Peru, og for dem var en Rejse dertil mindre højtidelig end en Københavners Rejse til Jyllands Vestkyst.

Siden vi kvitterede vor Lods, havde vi ikke set et eneste Skib. Maagerne var de eneste fremmede Væsener, vi havde Selskab med, og de opdagede snart, at der ikke faldt mange Smuler fra vort Bord og forlod os en skønne Nat. Jeg tror for Resten ikke, at Maager holder af at miste Landkending. De afløstes af Flyvefiskene, men desværre laa vi for højt paa Vandet, saa vi opnaaede ikke at gøre nærmere Bekendtskab med dem. Stegt Flyvefisk er ellers en yndet Ret ombord i et Sejl-skib — vel, vi haabede paa et bedre Resultat paa Hjemreisen — et dybtlastet Salpeterskib er den rette Fælde for dem.

Nu levede vi i et rent Paradis, nød vore Maaltider paa Storlugen; efter dette kom Harmonikaen frem, og en eller anden rask Gut gav os en ægte Sømandsreel. Saaledes gik Dagen Vagt om Vagt. Sejlene stod urørte, kun tottedes Braserne, og straktes Faldene af og til.

Nu begyndte vi at længes efter en rigtig Størvaske, og 1. Styrmand tænkte paa Vandbeholdningen. Maaske var han bange for, at vi skulde slippe over Stillebæltet uden Regn, men det var der vistnok ingen Fare for; vi fik nok, hvad vi skulde have — og lidt til.

En skøn Morgen saa vi mørke Skyer trække op eller rettere sagt: vi løb ind under dem; vi havde naaet vore Ønskers Maal.

Disse Skyer havde lidt af hver til os, baade Vind og Stille og Vand. Pludselig begyndte Regnen at styrte ned; vi fik Spygatterne proppede og vadede snart i Tommevis af dejligt klart Regnvand. Nu var alle Mand paa Dækket; først blev Tankene fyldte, og saa begyndte Størvasken, alt med hyppige Afbrydelser. Det var de pludseligt opstaaende Vindbyger, som kaldte os til Braserne. Snart sejlede vi Nord over, snart Øst over, alt efter Vindgudernes Luner.

En Ugestid af dettē Vejr sætter Humøret ned paa alle ombord. Intet Under, at Englænderne kalder dette Bælte »The doldrums«.

En Eftermiddag, medens vi alle var interesseret i at hale en Haj ombord, raabte en af mine Kammerater: »Et Skib!« Vi fik allesammen travlt med at kigge rundt og observerede ogsaa en flot 3-mastet Bark ikke saa langt fra os. Det er de ustadige og usigtbare Vindforhold, som pludselig kan bringe 2 Skibe tæt til hinanden, som om de var skudt op af Havet.

Vi drev stadig tættere til hinanden og begyndte at veksle Signaler. Det var »British Empire« af London. St. Francisco—Falmouth — 140 Dage i Søen. Han spurgte, om vi havde noget læseligt og var dristig nok til at sende en Baad over, som medbragte en Sæk Hvide for vor Kaptajns Høns. Til Gengæld fik han alt, hvad vi kunde undvære i Form af gamle Aviser og Bøger; lige som han havde faaet sin Baad hejst, fik vi en Byge, som hurtigt bragte os fra hinanden, saa hurtigt, at vi aldrig saa hinanden mere, og denne Byge gav os

et nyt Bevis for, at vort Skib var utilladelig rankt — saa rankt, at vor Kaptajn besluttede at tage Røjleræerne til Dæks, inden vi kom nær Kap Horn. Denne Byge bragte os ret ind i S.O.-Passaten og bragte samtidig Smilet tilbage paa alles Ansigter, og vi begyndte igen at tilbringe vore Vagter i Rigningen; her var nok at udbedre. Stillebæltet med det evige brosen havde sat sine Mærker paa Sejl og Rig.

Næste Aften passerede vi Ækvator. Neptun skænkede vi ikke en Tanke; ham havde vi intet med at gøre. Vore Attester var i Orden. Vi havde alle gjort hans Bekendtskab adskillige Gange. — For Resten sagde 3. Styrmand, at Kaptajnen havde engang smidt ham overbord, saa han skulde nok hytte sig, bare han ikke hævnede sig senere, for han havde jo nok bemærket vor Nærværelse.

Nu var det Bidevind Sejlads. Heldigvis var vi godt østover, saa vi klarede Kap Roque og kunde stryge ned langs Sydamerikas Østkyst.

Paa Højde med La Plata begyndte vi at gøre klar til at stryge Røjleræerne; dette var slet ikke saa let et Arbejde; de var 60 Fod lange og havde ikke været nede i mange Aar, saa det kostede mange drøje Ord, førend de laa paa Dækket, men ned kom de paa rette Sømandsvis og uden Uheld. Efter dette gav vi »Sardomene« Vintertøjet paa igen og var nu klar til at tage en Dyst med Kap Horn Stormene.

Angaaende Skibets Rankhed opstod der en længere Diskussion. Det var Skibets »sealawyer«, som havde Ordet, der skulde en skarp Jurist til at knække ham; han havde været ude for et lignende Tilfælde, hvor de tillige maatte stryge Bramræerne; det var Rederen, som havde knebet paa Ballasten for at faa mere Last ind, uagtet at Kaptajnen havde protesteret. — Ja, der findes jo den Dag i Dag Rederier, hvor Rederen samtidig vil være Kaptajn paa sine Skibe, uagtet at der i Assurance-policen staar nok saa smukt: »The captain of a ship is Master under God alone«.

Naa, det var nok ikke saadan i vort Tilfælde for lidt Ballast havde vi; men at det var for pekuniær Vindings Skyld tvivler jeg om. Vor Kaptajn lod sig vistnok ikke overtale til saadan en Forbrydelse. Hans Motto var: Safety first! Det er en god Sømandsdyd, hvis man kan faa Lov til at overholde den.

Vor Kaptajn havde vi stor Respekt for; han var 75 Aar gammel og havde ført store Sejlskibe i 50 Aar. Jeg opnaaede aldrig at blive tiltalt af ham, i alt Fald ikke med Ord — men med Miner mange Gange.

Hver Morgen Kl. 10 præcis kom han op paa Poopdækket i stiveste Puds, saa' paa Kompasset og satte sig dernæst paa luv Side af Saloonskyldet med Ansigtet forud og tændte sin Pipe; her kunde han sidde i Timevis, og var vi bidevind, kiggede han af og til tilvejs, og var vi for tæt eller for langt fra Vinden, drejede han Hovedet og paamindede os med et skarpt Blik; dette Blik kendte vi alle saa godt. Vi havde aldrig paa hele Rejsen set ham paa Hoveddækket, og meget sjældent talte han med Styrmandene.

Nu mødte vi en Del Sejlskibe; de var for Hjem-



gaaende fra Argentina, og nu fik vi atter Følgeskab af levende Væsener — det var Albatrosserne, og senere slog Kapduerne Følge; det var Tegn paa, at vi nærmede os Kap Horn.

Da jeg en Nat stod til Rors, hørte jeg Udkiggens varsko Fyr paa Styrbords Bov. Senere spurgte jeg en af Lærlingene — hvoraf vi havde 4; disse boede agter og var a jour med Navigeringen — hvad det var for et Fyr. Det var Staten Island, vi var kommet indenom Falklandsøerne uden at se dem, eller maaske uden at lægge Mærke til dem. En Deepwater sailor interesserer sig meget lidt for Navigeringen.

Næste Aften begyndte Genvordighederne atter. Det salte ind med vestlige Storme, og ved Midnatstid gjorde vi Overmørssejlene faste for første Gang paa Rejsen.

Efter 3 à 4 Dages Forløb løjede Vinden saa meget, at vi kunde sætte Overmørssejlene igen og styre S.S.W. over, efter at have styret denne Kurs for et Par Dage mødte vi Is. Ved Synet af dette gik vi straks over Stag — og lidt efter gik Vinden mere sydlig, saa vi kunde staa N.W. over ind i Det stille Hav. — At »Sardomene« ikke var nogen Rekordbryder, havde vi vidst længe. Vi var nu 100 Dage i Søen.

Vi var nu heldige med Vindforholdene og havde »fair« Vind Resten af Rejsen. Vi løb tæt inden om Juan Fernandes Gruppen — en af Lærlingene bragte os denne Nyhed. Æventyrblodet kom op i os unge Mennesker, og vi haabede, at vi maatte passere disse Øer ved Dagslys. Vi havde Alexander Selkirk frisk i Minde; desværre passerede vi hans Ø ved Nattetid. Jeg husker, det var Maaneskin, og vi saa dens sorte Silhouet; ved Daggry var den bag Horisonten. En ung, begejstret Svensker gik om Morgenen til Vejrs for at gøre et Forsøg paa at faa denne Æventyr Ø at se ved Dagslys, og han opnaaede ogsaa sit Ønske.

Nu havde vi fint Vejr igen og Perustrømmen med os, og en skøn Morgen sigtede vi de sne-dækte Toppe af Andesbjergene. Nu troede vi alie, at vi snart var ved vor Rejses Maal, men det tog os endnu 5 Dage, før vi stod ind i Antofagasta Bay. Da vi kom nærmere, saa vi et Utal af Verdens skønneste Sejlskibe til Ankers her, og kort efter var dette Tal forøget med ét mere.

»Sardomene« havde kastet sit Anker efter 120 Dages Sejlads fra South Shield — med »Alt vel« ombord.

C. L.

#### *Baltic and White Sea.*

Baltic and White Sea Conference har udsendt sin »Holiday Calender« for 1927, en Fortsættelse af tidligere Aars Udgave. Heri angives Helligdagene for 22 forskellige Lande, hvoraf fremgaar, at nogle Lande ikke sparer paa Helligdagens Antal. Uruguay kan saaledes ikke klare sig med mindre end 24 Helligdage. Indenfor samme Land har ofte de forskellige Byer deres lokale Helligdage.

#### *De ledende Skibsværfter Verden over. — Hvem der byggede den meste Tonnage i 1926.*

Det skotske Blad »Glasgow Herald« har offentliggjort en Statistik over de 25 Værfter, der byggede den meste Tonnage i 1926. Listen ser saaledes ud:

Nr. 1 blev det italienske Cantiere Navale i Triest med 74,875 Ton Brutto. Derefter følger Harland & Wolff i Belfast med 68,765 Ton, Lithgow Lim., Glasgow, med 63,325 Ton, det franske Værft St. Nazaire Cie med 56,000 Ton, Palmers & Co. paa Tyne med 50,667 Ton, Tecnico Triestino, Italien, med 47,720 Ton, det amerikanske Værft Newport News 34,373 Ton, Blohm & Voss, Tyskland, med 33,788 Ton, Clyde-Værftet John Brown & Co. med 33,034 Ton, Ansalde i Genua 33,000 Ton, Gøtaverket i Gøteborg 31,390 Ton, Armstrong Whitworth & Co. 29,346 Ton, Wm. Cram & Son, Amerika, 28,700 Ton, Workman Clark, Irland, 26,760 Ton, Howalt Werke, Kiel, 26,233, Svan & Hunter, Newcastle, 24,116 Ton, det italienske Værft Cantiere Navale Di Baia 24,000 Ton, Fairfield S. & Co. 22,886 Ton, Friederich Krupp 22,612 Ton, Deutsche Werft 22,586 Ton, Odense Skibsværft 21,780 Ton, American B. B. Co. 21,758 Ton, Burmeister & Wain 21,653 Ton og Bremer Vulcan 21,523 Ton.

Italien er, som man ser, stærkt fremme. Det skyldes Mussolinis Subsidiepolitik.

#### *Marstal-Flaaden lægger op.*

Skønt Vinteren ikke har været streng, saaledes at Sejlskibene har haft gunstige Betingelser at sejle under, uden Ishindringer, tager Antallet af de oplagte Skibe i Marstal til for hver Dag. Det har allerede i nogle Maaneder været svært at faa en ordentlig Fragt.

Efter en Optælling, der fandt Sted den 1. Februar, viste det sig, at omtrent Halvdelen af Marstal-Flaaden var lagt op. Der fandtes i Havnen eller i andre Havne af Marstal-Skibe ialt 53 paa tilsammen 17,300 Tons. I selve Marstal laa 39 Sejlskibe, 5 Dampere og 4 større Motorskibe og i andre Havne 1 Damper, 2 Sejlskibe og 2 Motorskibe.

Endnu er 60 Skibe paa tilsammen ca. 20,000 Tons ude i Fart, men en Del af dem er for Hjemgaaende.

#### *Storkøbenhavns Radioklub.*

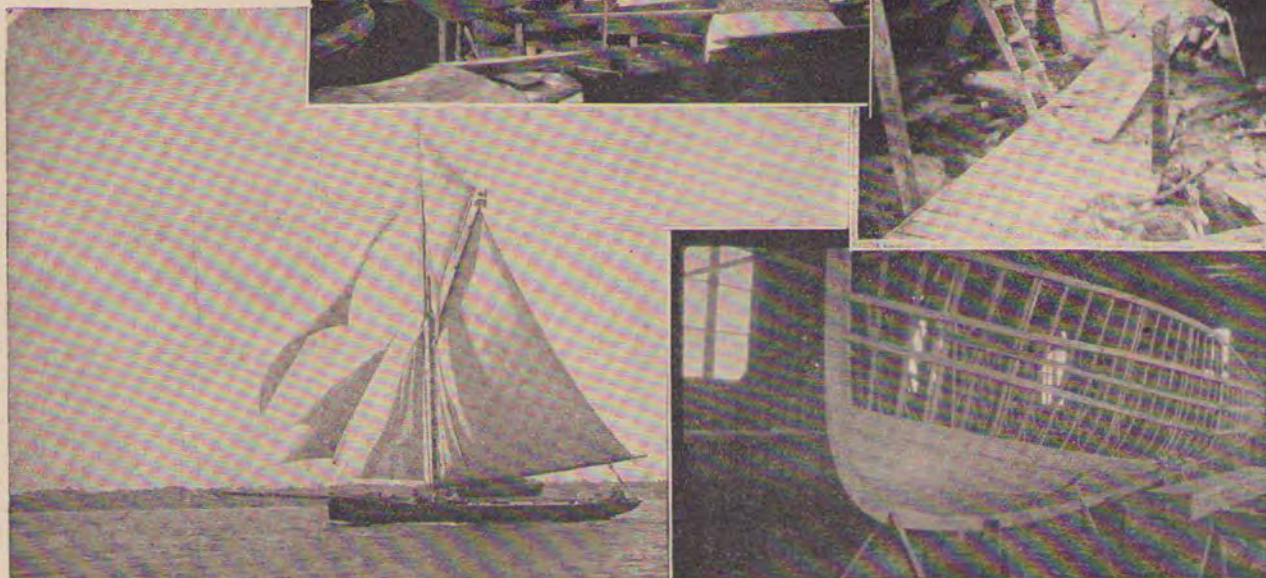
En Forening, som i den senere Tid er vokset meget stærkt, er Storkøbenhavns Radioklub, som nu er oppe paa et Medlemsantal af 1100. Klubben, som er startet for et Par Aar siden, optager som Medlemmer alle Radioamatører. Kontingentet er kun 2.50 Kr. pr. Halvaar eller 10 Øre om Ugen, og for dette ringe Beløb har Medlemmerne en Mængde Fordele, bl. a. gratis Antenneforsikring til et Beløb af 100,000 Kr. Endvidere sørger Klubben for Fremskaffelse af Radioapparater til Samfundets Stedbørn, Blinde og Gamle. Indmeldelser modtages skriftligt eller pr. Telefon hos Klubbens Formand, Hr. cand. theol. H. Andersen, Aagade 90, 1. Tlf. Nora 2670 vega.

#### *Ny dansk Styremaskine.*

Ingeniør K. Trentemøller fra Thomas B. Thrige i Odense har opfundet en Styremaskine. Den skal installeres i det nye Grønlandsskib »Disko« og i Statsbanernes nye Dieselfærge.



Nogle Billedinteriører fra Værftet. Nederst t. v. ses »Tordenskjold« ex »Echo«.



## Fra Baadeværfterne i København. SØ-SPEJDERNES NYE KUTTER

*Tidligt Foraar.*

I det nordligste af Københavns Havn i den saakaldte Skudehavn, der mod Nord begrænses af Benzinøen, mod Syd af Frihavnen, er alt tilsyneladende endnu Stilhed og præget af Vintertid; kun en enkelt Ankerligger og saa Fiskerbaade fra Kalkbrænderihavnen skyder her Genvej til og fra Gl. Strand. — Anderledes ved Sommertid, hvor Skudehavnen med sin 200 Lystfartøjer, Badeanstalter, Kajak- og Sø-Spejderstationer, Baadværfter m. m., give ret myldrende Liv af »Unge«, der herude vil hente sig Sundhed, og »Gamle«, der vil søge at bevare den.

Men dog, der er Foraar i Luften. Ved det sydvestlige Hjørne ud til Sundkrogsgade har vi Firmaet R. Ericksen & P. Grøns Skibs- og Baadeværft. Vi ser indenfor og finder her Travlhed ude og inde, en Nybygning i Værkstedet, Fartøjer og Baade paa Bedding og Plads bliver repareret, Motorene efterses m. m.

Ser vi nærmere efter, staar øverst paa Beddingen »Dykkeren«, der ejes af Grosserer Oscar Fredericksen, Gl. Stand. Jagten har faaet ny og større Motor, ny Kahytsindretning m. m., og skal senere udrustes til Muslingefiskeri paa Limfjorden. — Den blev bygget paa Taasinge 1888 som Kvase (med Dam), har i de senere Aar pløjet Søen som »Tæt Fartøj«. En Tid under den »Danske Marine« ved Fyr- og Vagervæsenet, hvorefter Redningskorpset overtog den til sin Søfartsafdeling og indrettede den til Dykkerbaad, heraf Navnet »Dykkeren«.

Nederst paa Beddingen staar en »Viking«, en Kut-

terbygning med ret Stævn, lang Hæk og med smukke slanke Linier. Fartøjet, der skal overtages af »De danske Søspejdere«s Københavns II Trop, Sundkrogsgade, bliver fortomret, faar Bundefestersyn m. m., er bygget 1874 paa Benzon's Værft i Nykøbing F. til Stamhusbesidder Emil v. Holstein-Rathlau til Rathlausdal. Fartøjet fik Navnet »Echo«, er 24 Tons og blev af Ejeren udelukkende benyttet til Lystsejlad, men det var ikke altid Smaature i Magsvejr, den har været ude for. Paa en Middelhavstur, hvor »Echo« besøgte 61 forskellige Pladser, prøvedes lidt af hvert. Som en af de sidste Ture, hvor »Echo« har vist Flaget, var Turen til Sønderjylland ved Genforeningen.

Herefter blev der stille om den; en Tid saa man den oplagt i Kastrup Havn, 1925 blev den solgt til Beboelsesskib. Imidlertid hører vi, at Søspejdernes Velnynder, Direktør Harald Plum, har faaet Kig paa den, købt den omgaaende og bekoster nu omfattende Reparation, for saa at skænke den til den fornævnte Spejderstation. I Slutningen af Februar vil Fartøjet, der fremtidig vil føre Navnet »Tordenskjold«, blive søsat og gaar hermed en ny Æra imøde.

Søspejderne, der nu under deres dygtige, energiske Chef, Alb. Eriksens Ledelse arbejder med at klargøre Rig, Rundholter m. m., faar da for Alvor travlt med at rigge til og gøre alt klar, for til Sommer at stille med et Fartøj, der takket være Direktør Harald Plums Gavmildhed og Søgutternes Ihærdighed kan blive til Gavn og Glæde for den danske Ungdom, der har Lyst til Søen og dens Eventyr.





PETER NORDEN SØLLING, »Bombebøssens« Stifter.  
Født 13. September 1758, død 27. Februar 1827.

#### Efter et gammelt Skrift.

Peder Norden Sølling er født den 13 Septbr. 1758 i Christianssand, hvor hans Fader, Capitaine i Søetaten, var Indroulleringschef. Kun 3 Aar gammel kom Peder Norden med sine Forældre til Kjøbenhavn, hvor hans Fader, som var sat paa Vartpenge, snart døde. Meget ung blev vor Sølling optagen iblandt de Kgl. Søcadetter, og gjorde snart saadanne Fremskridt, at han, kun 17 Aar gammel, alt havde gjort fire Reiser med Cadetfregatten, og taget alle sine Examina. Uagtet det var sjældent, paa de Tider, at Nogen af Marinen foer med Coffardieskibe, fik Sølling dog Tilladelse til at gjøre en Reise til China med Compagniets Skibe, som yngst Styrmand. Strax efter Hjemkomsten blev han Officier, men vedblev, med Kgl. Tilladelse, i en Række af nogle og tyve Aar, at beseile de ostindiske og chinesiske Farvande.

I Aaret 1790 blev han udnævnt til Chef for Ostindiefareren: Castellet Dansborg, med hvilken han gjorde en meget besværlig Reise til Bengalen, men fuldendte den desuagtet meget hurtigt og til Fordeel for Compagniet.

Aar 1793 indtraadte han i Ægtestand med Skibsbygmester Eskildsens Datter, *Amalie Abigael*, med hvem han havde 5 Døtre og to Sønner, hvoraf 4 Døtre og 1 Søn endnu leve. Hans Huustro mistede han den 28. Aug. 1817.

Samme Aar, han giftede sig, gjorde han med Ostindiefareren: *Prindsen af Augustenborg*, atter en Reise til Bengalen; sildigere (1797) købte han, for privat Regning, et Skib i Brest, og vendte derpaa tilbage til Kjøbenhavn.

I Aarene 1799 og 1800 begyndte han paa et Verk, der har forskaffet hans Navn Hæder og hans Liv Velsignelse: *Anlægget af de norske eller søllingske Lodsbaade*. Under sine hyppige Rejser til de norske Farvande havde han erfaret, at sjældent blev nogen Lods eller Fisker begravet paa Landjorden, men at de, som oftest, i deres smaa, aabne Baade, bleve Havets Bytte. Ved Regjeringens Hjælp, ja ved kraftig Understøttelse af private Mænd, iblandt hvilke især bør nævnes Ædlingen, den nuværende Statsraad *Rosenkrantz* i Norge, lod han bygge, og tilraadede at bruge, Dæksbaade, der bedre kunne modstaae Havets og Bølgernes Vold. Disse yde ikke alene Lodserne større Sikkerhed i deres Donts Udferelse, og sætte dem istand til at redde Folk og Gods fra forliste Skibe, men Fiskerne kunne i dem vove sig langt ud paa Havet, hvor Fiskene trække, og vende tilbage med et langt betydeligere Bytte, end det, de, i deres forhen brugte, smaae, skrøbelige Baade, kunde erholde eller rumme. I Begyndelsen maatte han vel kæmpe imod halstarrige Menneskers Begreber, der hellere vilde følge den gamle Slendrian, og imod Avind og Uret; men hans Ufortrødenhed og Iver vandt Seier.

## Bombebøssen og dens Stifter.

Antallet af disse Dæksbaade paa Norges klippefulde Kyster er nu meget betydeligt, og vil Nogen høre Velsignelse over *Sølling*, da træde han i Fiskerhytterne ved Norges vestlige Strande.

Agtet af sin Konge og elsket af alle Retsindede nød *Sølling* endnu en offentlig, skøn Hæder. Sytten Lodser fra Egvaag og Lodshavn (Udhavne nær Fahrsumd) lode et Minde opreise paa Fjeldet Støen, hvorfra de havde deres Udkigsted mod Havet. Dette Minde var en hvid, cararisk Marmorplade, med følgende Indskrift:

»Kong F. VI.

gav i Aaret 1805

den første Dækslods-kutter

af de nye, som Hr. Commandeur Sølling

i Aaret 1800 opfandt og indførte

blandt Lodserne og Fiskerne i Norge,

til Held for Søfarten, Lodserierne og Fiskerierne.

Dette Minde sættes allerundernædigst  
af os Undertegnede.

(Her følge alle de 17 Lodsers Navne).

I Aaret 1801 blev Sølling beordret til at udruste og bemane en Defensions Flotille, der skulde have været stationeret ved Norges sydlige Kyster — hvilket Hverv han udførte til sin Konges Tilfredshed.

I Begyndelsen af Aaret 1806 blev Sølling udnævnt til Overlods og Indroulleringschef i Frederikshalds District; men da han i denne Stilling ikke kunde vedblive Bestyrelsen af sine Lodsbaades Bygning og Brug i Norge, erholdt han efter indgIVEN allerunderdanigst Ansøgning, Tilladelse til at afgaae fra hiin Post, den 1 Novbr. samme Aar, imod at der tillagdes ham Vartpenge.

I Aaret 1809 udnævntes han til virkelig Commandeur, og den 28. Juli samme Aar til Ridder af Dannebrogordenens 4de Classe.

Aar 1817 blev han Waterschout i Kjøbh. Dette Æmbed tilhød den gamle Mand Ro; men Søllings altid virksomme Aand kunde ikke nyde den. Med blødende Hjerter saae han gamle, svage, forhen dygtige og raske, Sømænd vanke om i Axelstaden som Tiggere; han saae halvnøgne Oldinger, der forhen modigen havde pløiet Havets Bølger og bidraget til Handelens Fremme, blotte deres Sølvhaar for en ringe Almisse, — og Taarer perlede i Ædlingens Øine. Han fandt ingen Ro, førend han havde udtænkt en Plan til at redde dem fra Nød og Elendighed. Af *Bomben*, Dødens sorte Redskab, der fornemmeligen havde skadet den danske Handel og Sømandsstand, skulde nu fremvoxe Hjælp og Trøst for den gamle, affældige Sømænd. En Bøsse, af Form som en Bombe, blev d. 11 Aug. 1819 opsat paa Waterschout-Comptoiret, hvori enhver Sømænd, der lod sig forhyre, anmodedes om at lægge en liden Skjærv til Hjælp for sine gamle, udlevede Brødre. Men ikke nok hermed; Sølling stod frem for Dannerfolket, bad med kraftfuld Stemme om Hjælp for de Gamle, og fandt aabne Øren og velvillige Hjerter. Folk af alle Stænder rakte ham velgjørende Haanden, og saaledes havde han, ved sin Iver, ved sin utrættelige Virksomhed, den Glæde, førend sin Død, at see stiftet en Fribolig for 25 gamle, svage Sømænd (hvoraf nogle faa havde gjort Reiser med ham til Ostindien og China, for over 50 Aar siden), samt tilveiebragt en saa anseelig Capital, at denne Stiftelse er grundfæstet, og kan bestaae i utænkelige Tider, naar den stedse, som nu, bestyres af en Direction, der besjæles af Søllings Aand.

Uagtet han i noget over et Decennium bestandigt opholdt sig i Kjøbenhavn, gjorde han dog aarligen en



Reise til Norge, for at tale med sine saa kjære Lodser og Fiskere, og for at opmuntre dem til at bruge Dæksbaade, hvis Nytte de, Aar for Aar, havde lært at indsee. Den sidste Reise did foretog han i Efteraaret 1826; Veirets Ublidhed og de Uheld, der indtraf paa denne Reise, have formodentlig paadraget Oldingen den Sygdom, hvorefter han leed i nogle Maaneder, og som endte hans daadige og hæderfulde Liv, Onsdagen d. 7 Febr. 1827, om Aftenen Kl. 10 $\frac{1}{2}$ .

Den 12 Febr. blev han begravet paa Skibskirkegaard udenfor Østerport. Ingen tom Pragt udmærkede hans Jordefærd, men desto oprigtigere vare de Taarer, der fældedes af de brave Sømænd, som frivilligen indfandt sig, for at bære ham, og af de, ved hans Iver og Omhu forsørgede, Oldinger, der fulgte ham til hans Hvilested. — Intet Marmor dækker hans Grav; dog vil Mindet om Sølling, som brav og duelig Sømænd, som Menneskeven, som Lidendes Trøster og Hjælper, leve saalænge Sømænd og Sømandskab ere agtede i Danmark og Norge.

Saaledes beretter et gammelt Skrift fra 1827, *Gravlinier til Peder Norden Søllings Minde*, samlede og udgivne til Fordel for Bombebøssens Fribolig af K. Kristensen og J. Garbrecht, Popps Trykkeri. Og det kan ikke nægtes, at den i al sin Snørklethed tegner et pragtfuldt Billede af denne Søgut, hvis Minde endnu lever. I et senere Mindeskrift, som Bombebøssen har udsendt i Redaktion af H. Boesgaard, hedder det endvidere:

I 1814 kom Sølling, der nu havde Kommandør-Char-ge, tilbage til København.

Den ulykkelige Krig var endt, og Landet stod i Vaade. Handel og Industri var ødelagt. Pengevæsenets Sikkerhed rystet i sin Grundvold, og den almindelige Nød foltes fra Samfundets øverste Lag til dets laveste. For Sølling var det et Prøvelsens Aar som for saa mange andre. Danmark havde mistet Norge, og alle Embedsmænd af norsk Fødsel blev afskedigede, med mindre de ønskede fremdeles at blive i dansk Tjeneste. Sølling havde en haard Kamp at bestaa med sig selv. Han hang ved Norge, hvor han var barnefødt, og hvor han havde tilbragt en stor Del af sin Levetid, men paa den anden Side var han Danmark og Frederik VI meget hengiven, og desuden vilde han nødig tjene under Sverige; Norges Afstaaelse blev af de fleste betragtet paa den Maade, at det helt vilde komme til at staa under Sverige. Saa tog Sølling sin Beslutning, han rejste til København og søgte straks Audiens hos Frederik VI. Kongen, som kendte ham godt, modtog ham meget venligt og takkede ham for det Bevis paa Hengivenhed for Danmark, han havde ydet ved at opgive sin Stilling i Norge, medens der vanskelig kunde blive en til hans Rang svarende Plads i Danmark, især da han jo var i en noget fremrykket Alder.

»Fremrykket Alder. Deres Majestæt«, gentog Sølling. »Kun 58 og er jeg affældig?«

Og hermed kastede han Uniformsfrakken og gav sig til at vende Mølle — til stor Forbavselse for Monarken, der stammede: »Hvad — hvad — hvad skal det dog sige?«

»Det skal kun sige, Deres Majestæt«, svarede Sølling, idet han igen trak i Frakken med Epaulletterne, »at jeg er saa rask og rørig som nogen og i Stand til at tjene min Konge og mit Fædreland. Men ellers beder jeg Deres Majestæt ikke tage min Adfærd ilde op.«

»Haa—haa«, lo Kongen. »Naa, det var Mening, ja De er en Krabatfy.«

Og Sølling beholdt sin Charge som Kommandør i Flaaden, og i 1817 fik han Embedet som Vaterskout (nærmest svarende til det senere Mønstringsbestyrer-Embedet) i København.

— Med Hensyn til at skaffe sin kære Bombebøsse Midler, var Sølling utrættelig, og talrige var de Veje, ad



Bomben som Bosse.

hvilke han søgte. Hans Henvendelse fandt i det hele god Modtagelse baa- de i Søfartskredse og fra anden Side, om det end just ikke straks gik saa strygende med Bidragene. Da Bøssen første Gang aabnedes, 9 Maaneder efter Opstillingen, indeholdt den dog 1210 Rdlr., og da den 2 $\frac{1}{2}$  Maaned derefter paany aabnedes af Bestyrelsen, var der yderligere kommen 1022 Rdlr. i den. Senere viste de kvartalsvis aflagde Regnskaber en jævn Stigen i Indtægterne. Bidragene kom ingenlunde alle af sig selv, selv om der af og til indløb større eller mindre Beløb. Sølling var idelig paa Færde for at søge at skaffe sin kære Bombebøsse forøgede Indtægter, og her kom hans personlige Venskabsforhold til saa at sige alle de store Navne i Kunstens Verden ham til gode. Det er bekendt af

Visen, at »Knud Sjællandsfar« (Baggesen) var Dus med Sølling, og denne bestræbte sig ogsaa redelig for at redde sin Vens »Trylleløjte«, bl. a. ved at tage en kæmpe- stor norsk Lods med sig i Parkettet som Klapper og ved at bemande Logerne med Soofficerer forsnyede med Raabere. Ogsaa Oehlenschläger, Pram, Rahbek og de fleste betydelige Skuespillere horte til Søllings Omgangskreds, og han tog ikke i Betænkning at sætte dem i Bevægelse, naar der var Udsigt til, at »Bombebøssen« kunde tjene en Ekstraskilling ved en eller anden Aftenunderholdning. Blandt Indtægtsposterne i Regnskaberne figurerer jævnligt Deklamatorier og Koncerter, i hvilken Henseende især »Selskabet for Musikens Udbredelse« var virksomt. I Slutningen af 1822, da »Bombebøssen«s Formue var steget til 9262 Rdlr Søl og 3920 Mk. Banko, havde denne Forening bidraget til dette Beløb med ikke mindre end en Fjerdedel.

Hensigten helliger Midlet: Ved en af disse Koncerter blev 12, ved en senere Koncert (den 7. Marts 1824) 18 af de gamle Sømænd fremstillede for aabent Tæppe. Efter vor Tids Optattelse synes det vel nok en lidt tvivlsom Smag. Men det var *argumentum ad hominem* — haandfast Agitation for et godt Formaal. Til den sidste Koncert havde selve Oehlenschläger skrevet en Sang, »som Sømands-Tak« til Selskabet. Her skal gengives nogle af Versene, af hvilke det første anvender Begyndelseslinierne af Thodes bekendte Sømandsviser som Introduktion:

Vi Sømænd gør ej mange Oord,  
Ei hykle eller prale;  
Om hvad der i vort Hjerter boer  
Bør haad, ei Munden tale.  
Dog, hvad i Hjertet foregik  
Og Takken til den Høje,  
Det tolked Taaren i vort Blik  
Og Ilden i vort Øje.

En Bombe er en hæsleg Fugl,  
Den kan i Luft sig svinge  
som Ørnen fra sit Klippeskjul,  
Skønt den har ingen Vinge.  
Og naar den stiger mod sin Glød  
Og naar mod Jord den suser,  
Den bringer Sorg og Skræk og Død,  
Og Heltens Arne knuser.

Men denne her er mere mild,  
Den hjælper dem, som trænge,  
Den er ei fyldt med Krudt og Ild  
Men kun med Søl og Penge.  
Og naar den brister uden Knald,  
Ei græde Børn og Mødre;  
Den dræber ingen i sit Fald  
Men kvæger gamle Brødre.



Den som et Æg af Fuglen Rok  
Vel Unger ej udklækker;  
Men derimod en Oldingflok  
Staar frem af Skallens Sprækker.  
Tolv Gubber kun ifjor I saa  
Af dette Rok-Æg kommen,  
Iaar alt *atten* for Jer staae  
Som nære sig af Blommen.

Og ser I Huset malet der?\*)  
Veed I, hvad det vil sige?  
Det tyder, at den Tid er nær  
I Danerkongens Rige,  
Da gamle Sømænd faar en Vraa  
I egne varme Stue,  
Hvor ingen Bølger ind kan slaa  
Og slukke Arnens Lue.

Som antydet i dette Digt, der nu faar os til at trække paa Smilebaandet, men som ved sin Fremkomst gjorde stor Lykke, havde Sølling nu set det vigtigste Maal for sine Bestræbelser naaet, hvorom nærmere lidt længere fremme i denne Skildring.

I Flensborg havde Sølling faaet oprettet en Filial med en lignende Bøsse til Indsamling, paa adskillige Steder fandtes ogsaa Bøsser; fra Vestindien indløb ret anselige Bidrag. Sølling havde nu indrettet 2 Bøger, en rød og en sort; i den røde indtegnede han dem, der ydede Bidrag, i den sorte dem, der viste sig trevne, uagtet de havde Raad til at yde deres Skærv. Og han havde snart den Glæde at kunne meddele Offentligheden, at den røde Bog gik til Luvart af den sorte; medens denne var tynd og slunken, struttede den røde af Gaver. Der kom Understøttelser i Form af flere større og mindre Legater, og »Bombebossen« vandt i det Hele mange Venner baade som Følge af Interesse

for selve Sagen og i Kraft af Hengivenhed for Søllings originale, vindende Personlighed. Saaledes ved vi fra Hertz' »Sparekassen«, at Adolf foreslaar at skænke salig Sorensen 300 Rdlr. til »Bombebossen«. En Del Søofficerer betænkte den med ½ Procent af deres Gage aarlig, og et Selskab Studenter bestemte, at Overskuddet af en Dilettantforestilling skulde tilfalde Stiftelsen. I denne Anledning blev Sølling saa rørt, at han ikke vidste at tolke sin Tak paa anden Maade end ved at putte et Par Rypen, han lige havde modtaget fra Norge, i Lommerne paa de to Studenter, der overbragte Gaven. »Tag dem«, sagde den lille, iltre Mand. »For Fanden, I bliver da vel ej vrede? Spis dem i Aften paa Regensen. Tak skal I ha'!»

Tilfældige Gaver kom fra Redere, der havde modtaget gode Efterretninger fra deres Skibe, eller fra Søfolk, der var undsluppen en eller anden Fare. Saaledes findes der i Regnskabet for 1821 fem Daler fra en Skipper, »efter Løfte, han havde gjort, da han synkefærdig med en Ladning Jærn, lykkeligvis blev frelst til Held for hans Kone og syv Børn«. Mere regelmæssige Bidrag indløb fra enkelte unavngivne Velgørere, der til bestemte Tider indsendte ret betydelige Gaver, og som derfor engang offentlig blev indbudt af Sølling til »at spise Skibskost med os Søndag den 2. Februar Kl. 1 i

\*) En Dekoration forestillende den kommende Stiftelse paa Hjørnet af Skvaldergade og Dybensgade.

Friboligen paa Wilders Plads, forsikrende, at de ikke skal blive bekendte for andre end dem, de har gjort vel imod«. — Sølling, der var utaalmodig efter at se sin Plan træde ud i Livet, havde nemlig allerede i 1822 faaet overladt et Loft paa Wilders Plads og havde her indrettet Sengesteder til 12 gamle Sømænd.

Det bør ogsaa her nævnes, at mange brave, godgørende jødiske Medborgere i rigt Maal viste sig taknemlige overfor Sølling og hans Bombebøsse som Tak, fordi han i »Jødefejden« resolut havde stillet sig i første Linje blandt dem, der med Rette dødlede Udskejelserne overfor Jøderne.

Endelig, da »Bombebossen«s Kapital var løbet op til henimod 25.000 Rdlr., en efter den Tids Forhold betydelig Sum, naaede Sølling sit Maal. I Forening med sine iflg. kgl. Resolution udnævnte Medbestyrere købte han Ejendommen Nr. 167 paa Hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade. Den 1. Januar 1825 slutter han med Stoltthed Regnskabet i »Kjøbenhavns Skilderi« med følgende Ord:

»Maalet er naaet — den gamle trængende Sømænd har nu siden 17. November f. A. faaet sin egen faste Bolig. Paa Hjørnet af Skvaldergade og Dybensgade staar den — og saaledes ser den ud.«

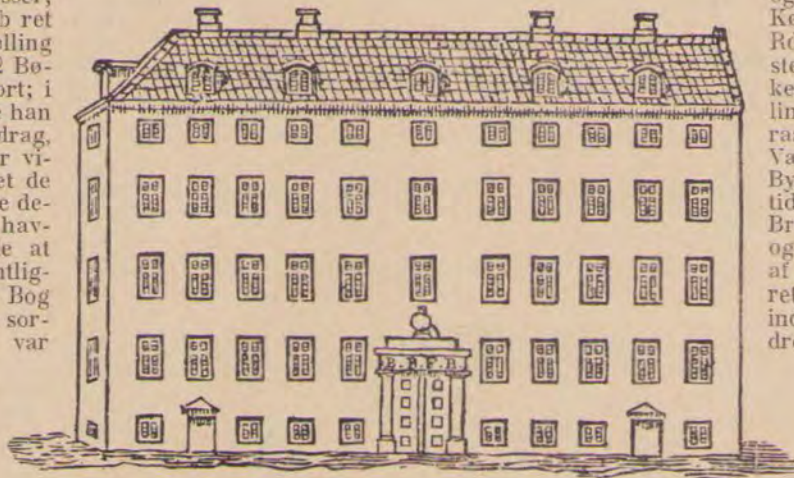
Ejendommen indeholdt 33 Værelser med 6 Køkkener og 2 Kælderlejligheder. Købesummen var 13.000 Rdlr., og Inventaret kostede 100 Dlr. Den bekendte Rigmand, Søllings Ven, Konferensraad Brun, lod en Del af Værelserne møblere. Da Bygningen ved Nytaars-tid 1825 blev taget i Brug, fik en Snes gamle og svagelige Sømænd — af hvilke flere havde faaret med Sølling paa Ostindien et halve Aarhundrede tidligere — Fribolig. De andre Lejligheder blev udlejede til moderat Pris. Foreløbig var der ikke Midler til at yde de Gamle Hjælp til deres Forplejning, og Udgifterne hertil blev da for en Del afholdt af Marinen, der gav dem passende Beskæftigelse paa »Holmen«.

Sølling arbejdede lige til sin Død for Stiftelsens Fremme og Udvikling. Ved Aflæggelsen af Kvartalsregnskaberne, der blev offentliggjorte i Aviserne, vedblev han paa sin karakteristiske Maade at appellere til Godgørenheden. Jævnlig indeholdt Regnskaberne en eller anden lille kvik Bemærkning, der vakte Opmærksomhed for Sagen. Publikum var jo ikke i de Tider saa forvænt med Presse-Aandrigheder. I det Hele var Søllings Henvendelse ikke en Røst i Ørkenen; inden længe blev alle Lejlighederne i Huset til Friboliger, og det blev muligt at yde Bidrag til Beboernes Underhold.

I Slutningen af Aaret 1826 blev Sølling angrebet af en Sygdom, som den 27. Februar 1827 gjorde en Ende paa hans virksomme Liv i hans 69de Aar. Til hans Minde skrev Oehlenschläger et Digt, der skildrer hans Livs Gerning. Det omtaler først hans Arbejde for at skaffe norske Lodser bedre Baade; heom hedder det:

Herr Sølling blev rørt ved at skue de Lig,  
Og, for paa de Vanheld at raade,  
For hjælpsom at standse de klagendes Skrig,  
Han byggede til Lodserne Baade.

Og lystig nu Baaden i Bølgerne foer,  
Beskyttet, som Træet af Barken;  
Og tryk sad Matrosen ved kraftige Ror,  
Som Noah paa Syndflod i Arken.



»Bombebossen«s første Ejendom, Hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade.  
Benyttet 1825—1844.  
(Reproduceret efter »Nyeste Skilderie af København«.)



Dernæst skildres Søllings Virksomhed for Opretelsen af Bombebøssen:

Nu føer han ad Kattégats hvirvlende  
Vand  
Til Kysten, hvor Axelstad ligger.  
Sølvhaarede Søgut ham mødte paa  
Strand  
Med Hatten i Haand som en Tigger.

»Hvad Djævlen, min Broder! gaar af  
dig i Dag?  
For Satan? Du skammer dig ikke?  
Kan den, som har seilet med Danne-  
marks Flag,  
Nedlade sig feig til at tigge?«

»Nød lærer at bede, og Alder gjør  
krum  
Og tvinger til ydmyge Tanker.  
De fjendtlige Bomber med frygteligt  
Bum  
Har kappet mit Haab fra mit Anker.«

»Har Bomben dig skadet, skal  
Bomben igjen  
I Slummer dig Kummeren dysse;  
Dens Indhold skal vorde din  
kvægende Ven;  
Jeg skaber af Bomben en Bøsse.«

Han skabte dem Bøssen; den ikke  
blev tom,  
Og Nøden den endte han ganske.  
Thi gerne til Hjælp ham i  
Ædelmodighed kom  
Barmhjertige, frelsende Danske.

Nu lider ej længer den Aldrende Nød,  
Lunt sidder i Læ han for Vinde.  
Men Sølling, som rejste jer Hytten  
— er død;  
I Gubber! velsigner hans Minde.

Uden væsentlige Ændringer i Plan eller Omfang fortsatte »Bombebøssen« sin Virksomhed i de følgende Aartier, jævnt øgende sin Formue ved Gaver og Legater fra Velyndere og Beskyttere, hvis Navne, tilligemed senere Venners, findes opførte paa Tavlen i Stiftelsens nuværende Bygning i Overgaden o. V. Mange af dem har ogsaa paa anden Maade med Ære ridset deres Minde ind i Byens Historie.

Vi ser bl. a. af Fundatsen, at som Regel for at optages i Friboligen skal iagttages, at Alderdom og Trang, saavel som den Omstændighed, at Ansøgeren har faret paa København, »hvoraf kan formodes, at han har bidraget til Stiftelsen, i Forbindelse med upaaklagelig Vandel, ordentligvis bør anses som Betingelser for at nyde Stiftelsens Understøttelse«.

»Belæggelses-Retten af de ledige Pladser tilkommer Directionen. I denne Henseende sørger Formanden for, at Vacancen behørig bekendtgøres, og at de indkomne Ansøgninger om Pladserne foredrages i Directions-møde, hvor den Ansøgende, paa Forlangende, har personlig at fremstille sig. Dog kan Inspectionen antage Individuer i Friboligen paa kort Tid, naar Omstændighederne tale for deres snarlige Optagelse, hvori dog samtlige Inspectionens Medlemmer maa være enige.«

»De inspectionshavende Directeurer dele mellem sig Opsynet med Boligen efter indbyrdes Overenskomst. I det mindste tvende Gange ugentlig eftersees Boligen af Een af dem, i Overværelse af den ansatte Opsynsmand.«

»For at de arbejdsføre Lemmer baade kunne være beskæftigede og selv fortjene noget, har Directionen at interessere sig for, at de om Sommeren kunne gives Adgang til Pladserne eller Værfterne, saavel som at de



»Bombebøssen«s nuværende Bolig, Overgaden o. Vandet Nr. 48 C.

om Vinteren kunne erholde passende Sysselsættelse paa Stiftelsens Loft eller paa deres Værelser.«

»Blandt de Maaltider, som aarligen gives samtlige Lemmer, enten efter Vedtægt eller efter enkelte Giveres Anordning, skal et Maaltid aarligen henlægges til Stiftelsen af Bombebøssen, Commandeur Søllings Fødselsdag den 13. September.

I det Aar, da Fundatsen for Stiftelsen oprettedes og konfirmeredes, 1844, bestaar Directionen af følgende:

C. Palludan, Captain i Sø-Etaten, p. t. Formand. Erik Norden Sølling, Underboghholder i Statsgjelds-Directionen, p. t. Secretair ved Stiftelsen. O. Lütken, Premier-Lieutenant i Sø-Etaten. And. And. Rauberg, Skipper, Borger. A. Borgen, Grosserer, p. t. Kasserer ved Stiftelsen. A. Stæger, Oldemand for Skipperlauget. Hans P. Hansen, Vaterskout. Salicath, Etatsraad og Søkrigsprocureur. Georg Pedersen, Grosserer.

Sammensætningen er typisk og nøje i Overensstemmelse med de oprindelige Principer. Foruden af Vaterskouten, der er Medlem ex officio, finder man en Descendent af Grundlæggeren og iøvrigt flere Medlemmer af Søfaget, som kjende eller have kjendt Søfolks Farer, Trang og Fornødheder, et juridisk Medlem og Repræsentanter for Rederivirksomhed og Søhandel. Og saaledes har det været gennem Tiderne indtil Dato.

»Bombebøssen«s nuværende Direktion er: Kontread-



miral T. A. Topsøe-Jensen, Generalkonsul Joh. Hansen, Grosserer William Heering, fhv. Nationalbankdirektør J. P. Winther, Formand i Skipperforeningen, Kaptajn Jacob Møller, Skibsinspektør N. V. J. T. Thorsen, Orlogskaptajn Godfred Hansen, Mønststringsbestyrer N. V. M. Lovgreen, Overretssagfører Peder Norden Sølling.

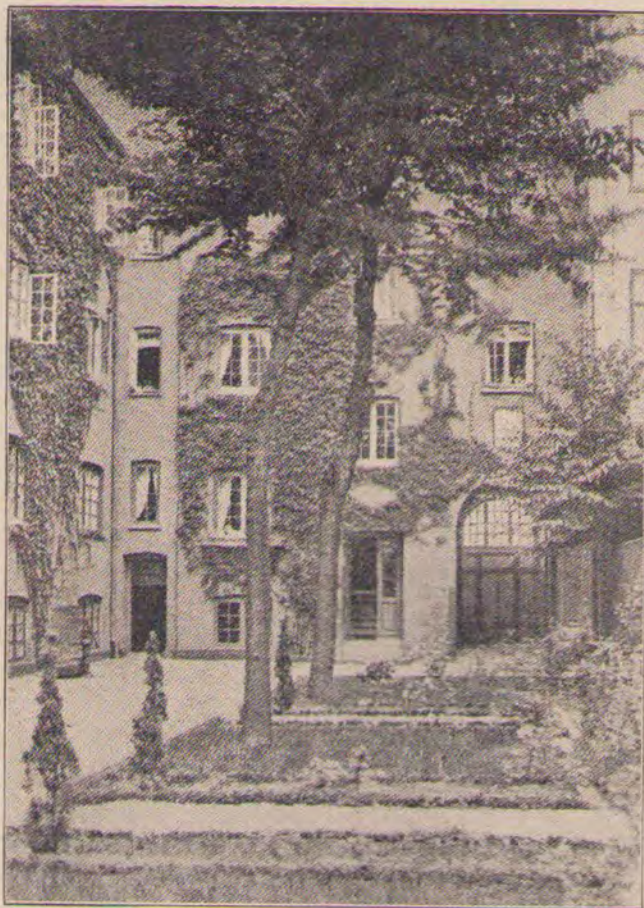
Tjenstgørende ved Stiftelsen er: Kaptajn C. W. Søebye, Inspektør; residrende Kapellan v. Frelseres Kirke H. Lichtenberg, Stiftelsens Præst; Kommunelege H. B. Trepka Bloch, Stiftelsens Læge.

»Bombebossen« havde i en Række Aar til Huse i den første Ejendom i Skvaldergade, indtil 1844, da den viste sig for indskrænket og for lidet tidssvarende, og Stiftelsen købte da Ejendommen Brogade Nr. 8 paa Christianshavn. Her fandtes, ligesom i den senere Stiftelsesbygning, 10 Familielejligheder, der i Reglen beboedes af 9 gamle Sømænd med deres Hustruer samt et Par Enker, og desuden var der Bolig for 39 andre gamle Sømænd.

Tidene skiftede, Byen skød Ham, og Skibsfarten gennemløb den gennemgribende Udvikling, som Dampens Sejrstog betegner. Sejlene, »de hvide Vinger«, forsvandt mere og mere fra Havene, Rederivirksomheden antog andre Former, nye Ruter opstod, nye Skikke ombord vandt Indpas. Begrebet »Sømandsskab« i den gode gamle Betydning maatte tildels revideres. — ligesom et godt Stykke Skibmandsarbejde, da Sejlskibene med de stolte Rejsninger aftog i Antal, efterhaanden havde vanskeligt ved at hævde sin Kurs undtagen netop overfor de virkelige Kendere og dem, der betragtede Søen som en gammel Kærlighed, der aldrig maa svigtes. Men der er en mærkelig »konservativ Magt« i Søen og Sølivet; gammel Sømandsskik hævder sig trods alt og ejer en egen Evne til at stævne »Tidens Strøm«. Og inden Døre — »om Læ« — i »Bombebossen« har Traditionerne holdt sig. Ligesom Mindet om den gæve Sømand, der grundlagde denne da gamle Sømænds Havn.

Imidlertid blev ogsaa Huset i Brogade for trangt, man maatte se sig om efter en ny Bolig, og paa en udmærket beliggende Grund i Overgaden o. V. (Nr. 48) opførtes i 1892 den nuværende Stiftelsesbygning efter Tegning af Arkitekt Thorvald Bindesbøll. Bygningen, der ligger med Facaden ud mod den gamle Kanalgade, passer godt ind i det Christianshavnske Mileu i Fjerde Christians gamle Købmands- og Søfarts-By. Der er fra Porten kun faa Skridt over til Bænken ved Bolværket, hvor de gamle Sømænd kan slikke Solskin, »spytte i Vandet« og spinde en Ende til Akkompagnement af Vinden, der stryger saltfrisk ind fra Havn og Sund og fløjter i Skibenes Rigning.

Med sin redelige, djærve 3 Stokværks Facade af røde Mursten, kendetegnet ved Bomben, indmuret over Porten, og ved Grundlæggerens Relief-Portræt (oprindeligt i 1882 anbragt paa den gamle Stiftelsesbygning ud imod Lille Torvegade) virker Bygningen, som den efter sin Bestemmelse bør, som et trygt og velfunderet



»Bombebossen« set fra Grønnegaarden.

Hjem for gamle Mennesker. Som Oehlenschläger i sin Tid skrev, de gamle Sømænd har her faaet »en Vraa i egne, varme Stue, hvor ingen Bølge ind kan slaa og slukke Arnens Lue«. I en hyggelig Grønnegaard, under Lindetræer og Kaprifolier, der gror frodigt op ad Muren, kan Beboerne trække frisk Luft om Sommeren; og inden Døre minder Udsmykning i Forsamlingsstuerne, de gamle Stik og Skilderier med maritime Emner, Skibsmødeller og hele Ordningen dem om deres tidligere Levevis. Med den Forskel, at der her er en Del mere Plads baade efter Perpendikulæren og Horisontalen end i de fleste Lukker, det være sig foran for Masten eller Agter. Alene i en lille Ejendommelighed som denne, at Sengen er anbragt saaledes, at en almindelig Skibskiste finder Plads under dem, gør, at det Hele virker »shipshape«.

I Huset er der Plads til 34 enlige og 11 gifte gamle Søfolk med Hustruer. De ugifte bor 2 og 2 eller 4 sammen i gode, rummelige Værelser; i hver Etage findes

Køkken og Toiletrum. Smaalejlighederne for de gifte Beboere er lyse og hyggelige; med deres individuelle Udsmykning, Familieportrætter, Billeder af Skibe, som Beboeren har faret med, og et og andet solidt gammelt Møbel giver ofte en karakteristisk Afspjæling af hans Ungdoms og Manddoms Liv. Man er i det Hele ikke kommen mange Skridt indenfor »Bombebossens« Vægge, førend man er paa det Rene med, at man befinder sig i en Sømandsrede. Beboerne er komne mangelsteds fra, deres Liv har formet sig forskelligt — her mødes Skipperen fra det stolte Fuldskip, Langvejstraderen, med Tommermanden fra Skonnerten, som sjældent kom udenfor Smaafarten. Fælles for dem alle er, at her er de komne i Havn, har fundet Ankerbund, saa at de, som Sølling skrev i sit Brev til Offentligheden, »paa Sømandsvis kunne fordrive Tiden med skibsmænd og andet nyttigt Arbejde ved en god Passiarung om fordums Soture«.

Det tør nok siges, at »Passiarungen« stadig gaar godt; med Skibsmandingen har det ikke saa megen Art mere, det er som sagt en Kunst, der er ved at gaa ud af Kurs, omend der — i Eks. paa den kgl. grønlandske Handels Skibe — endnu kan være Brug for en god Platning og en sirlig Splejsning eller en fin tyrkisk Knob. Men de gamle Beboere kan endda finde Beskæftigelse ved Vagthold paa oplagte Skibe eller anden rolig Gerning, som passer for en gammel Gast.

I Ejendommen findes tillige en god Bolig for en Inspektør, der varetager Stiftelsens daglige indre Ledelse og Tilsyn.

Fortsættes i næste Nummer.





# Forenede's Jubilæum

1866—1926

Fortsat.

Særlig i England kom Forbitrelsen over det amerikanske Forsøg paa at tilegne sig Overherredømmet paa Atlanterhavet stærkt til Orde, og da Pierpont Morgan ogsaa søgte at opnaa Indflydelse over Cunard Linien, mødte dette en voldsom Modstand overalt i England, — Kampen imellem de store Magter paa Atlanterhavet var nu uundgaaelig, og desværre kunde det ikke undgaaes, at Krigen kom til at influere paa »Det forenede Dampskibs-Selskab«, for hvem der nu oprandt en meget vanskelig Tid. Som et Led i Kampen aabnede Cunard Linien en Rute fra Italien til New York, og sluttede Aftale med et østrigsk Dampskibsselskab om Oprettelse af en Fart fra Fiume til Nordamerika. Dette Træk føltes som et direkte mod Emigrationen over Hamburg rettet Stød, og for at ramme Cunard Linien tog I. M. M. C. nu for Alvor Kampen op, og valgte til Krigsskueplads desværre netop Skandinavien, hvorfra Emigrationen paa det paagældende Tidspunkt var forholdsvis stor. En regelmæssig Forbindelse med 8 Skibe fra Helsingborg til flere nordamerikanske Havne blev etableret, og Taksterne for Passagertransporten blev sænket saa meget, at »Det forenede Dampskibs-Selskab«, hvem det hele egentligt havde været ganske uvedkommende, blev saa føleligt ramt, at det i Løbet af Trafikkens 11 Maaneder satte meget store Summer til. Krigen var dog for kostbar og for haard til, at nogen af de stridende Parter kunde fortsætte den ret længe, og allerede ved Udgangen af 1904 blev der mellem de kæmpende sluttet et Forlig, der — selvom det ikke umiddelbart førte til Fred — saa dog bragte Stridighederne til Standsning. Cunard Linien vilde nemlig nu benytte Lejligheden til at klare Forholdet til de andre engelske transatlantiske Selskaber, med hvilke det havde konkurreret, og Fastsættelsen af Passagerpriserne fra Skandinavien kom derfor først i fast Gænge ved Begyndelsen af 1905. Dermed var Vanskelighederne ikke ophørt for »Det forenede Dampskibs-Selskab's Vedkommende, Paa Grund af de lave Passagertakster, som herskede, medens Atlanterhavskrigen stod paa, var den europæiske Udvandring vokset meget stærkt, saaledes at de engelske Skibe umuligt kunde besøge hele Emigrationstrafikken fra Østersøen. En væsentlig Del af den polske og russiske Udvandring tilfaldt derfor »Det forenede Dampskibs-Selskab« og saalænge de tyske Linier vedligeholdte Konkurrencelinien mod Cunard Linien og tog deres Part

af Emigranterne fra »Det forenede Dampskibs-Selskab's Interessesfære, gik det godt, men med Atlanterhavskrigen's Ophør inddroges denne Linie, og det blev forbudt de kontinentale Linier at tage Emigranter fra de skandinaviske og baltiske Pladser, der var forbeholdt de britiske Rederier. Resultatet heraf var et Forslag fra Hamburg-Amerika Linien til »Det forenede Dampskibs-Selskab« om visse øjeblikkelige Fragtforhøjelser i Østersøen. Saaledes som Forslaget var formuleret, maatte det afslaaes, og som et Modtræk bebudede Hamburg-Amerika Linien, at man vilde aabne en ny Rute fra Stettin til Vestnorge via Gøteborg og Oslo. Det var dermed Hensigten at ramme »Det forenede Dampskibs-Selskab« i en af dets ældste og bedst indarbejdede Linjer, og Krigen syntes uundgaaelig. I sidste Øjeblik afværgedes Fjendtlighederne imidlertid, og i Stedet for sluttedes der en Aftale om et Samarbejde som varede lige til Verdenskrigen's Udbrud.

Paa Trods af alle disse Vanskeligheder havde »Det forenede Dampskibs-Selskab« til Stadighed haft Opmærksomheden henvendt paa at udvide og forbedre sine Linier i den oversøiske Fart, og særlig efter at man havde erhvervet de store nye Skibe, var det lykkedes at befæste Stillingen. Havde de daarlige Aar efter Aarhundredskiftet, som ligeledes prægede alle de europæiske Ruter — saa meget mere som Ruslands Import og Eksport paa Grund af Krigen med Japan var svækket — derfor ikke forbedret Selskabets Status, saa havde Udviklingen i Løbet af de seneste Aar dog bevirket, at det var blevet en Faktor i Handelsforbindelsen mellem Amerika og Skandinavien.

Efter alle Kampens Aar var det nødvendigt, at Selskabets økonomiske Forhold blev undersøgt til Bunds, og ved en Række Lovændringer skabtes der Grundlag for den Konsolideringspolitik, som nødvendiggjordes af de mange Modgangens Aar.

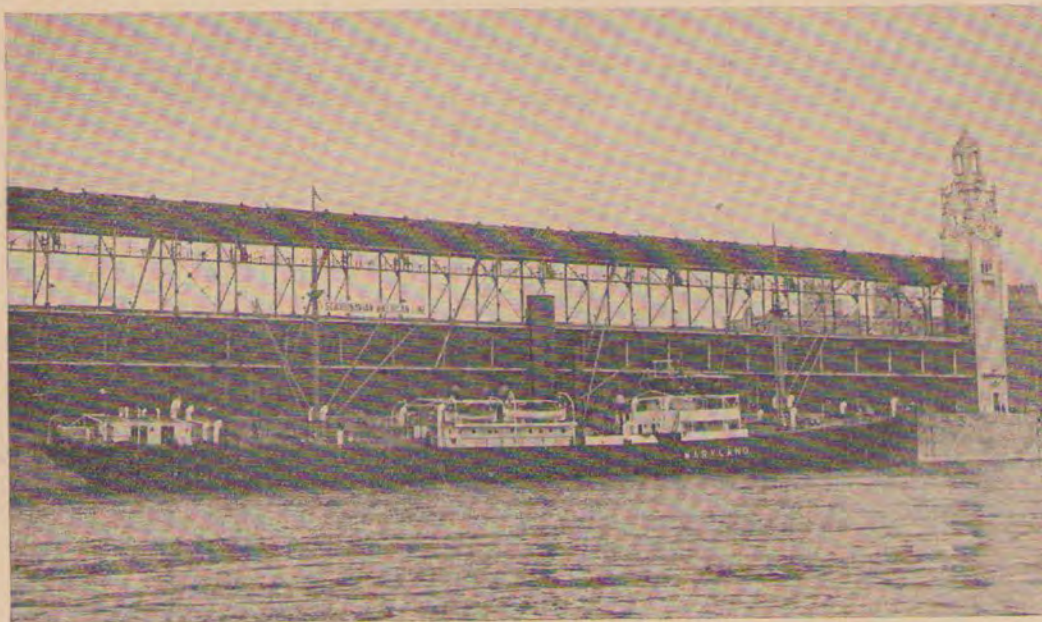
I Løbet af Aaret 1906 udvidedes Aktiekapitalen fra 18 til 25 Mill. Kroner, og en Ijerde moderne Passagerdamper til Amerikafarten, Dampskibet »C. F. Tietgen«, anskaffedes, samtidig med at man til Passagerruten Stettin—København—Oslo anskaffede to hurtiggaaende Skibe. Endelig saa det ud, som om man efter de vanskelige Aar efter Aarhundredskiftet var paa Vej fremad, og Bedringen, som begyndte i 1905, fortsattes ind i 1906. De lyse Forhaabninger, som disse Aar gav Grund til at nære, skulde imidlertid ikke opfyldes, og Aarene 1907 og særlig 1908 var maaske — takket være en fortvivlet Verdenssituation — de sletteste, som Selskabet endnu dengang havde oplevet.

Til Trods for de vanskelige økonomiske Forhold udstrakte Selskabet dog i 1907 sin Virksomhed til det sydlige Atlanterhav, idet man begyndte Indarbejdelsen af en Rute paa Buenos Aires. Med 1908 kom imidlertid Omslaget paa Verdensmarkedet, og i de kommende Aar bedredes Situationen gradvis til kort forinden Verdenskrigen's Udbrud, da Fragtmarkedet igen begyndte at vise vigende Konjunkturer.

I Mellemtiden var Aktiekapitalen, hovedsagelig for at kunne bygge en ny tidssvarende Amerikabaad »Frederik VIII«, i 1912 blevet udvidet fra 25 til 30 Mill. Kroner, og en Del Nybygninger til de forskellige Ruter var sat i Arbejde.

Saaledes, som det er beskrevet, havde Selskabet i Løbet af de næsten 50 Aar fra dets Stiftelse i 1866 til Ver-





S/S »Maryland»  
ved Selska-  
bets Dokanlæg  
i Montreal.

denskrigens Udbrud i 1914 gradvis udvidet sit Virkefelt. Paa alle europæiske Lande af nogen Betydning havde det opnaaet at planlægge og fastholde faste Ruter, og dets Virkefelt paa Atlanterhavet var udstrakt til baage Nord- og Sydamerika. Det er indlysende, at i Løbet af en saa lang Periode, hvor de politiske Forhold rundt om i Verden ofte spiller afgørende Rolle for Skibsfarten, maatte meget af det, der i Tiden var skabt, atter falde. Mange Ruter, som man oprindeligt havde nærret Forventninger til, havde skuffet og havde af den ene eller anden Grund maattet indstilles, men til Gengæld var i Tidens Løb atter nye opstaaet til Erstatning for de gamle. Atter andre Ruter havde fra Tid til anden midlertidigt maattet indstilles for senere, da Forholdene ændrede sig, at genopstaa i den gamle eller i en fornyet Skikkelse. Øresundsfarten, som i sin Tid var et af Selskabets væsentligste Aktiver, maattet ganske naturligt, da Kystbanen aabnedes i 1897, lide et Grundskud, og i Løbet af Aaret 1900 afhændedes da de fleste af de Baade, der havde været anvendt i denne Fart. Gedser—Warnemünde Ruten samt Kalundborg—Aarhus Ruten, som Selskabet paa forskellige Tidspunkter havde opretholdt efter Kontrakt med Regeringen, blev ved Statsbanernes Overtagelse af Farten opgivet. For de udenlandske Ruters Vedkommende var saaledes, som det er beskrevet, særlig Ruterne i Østersøen jævnlig underkastet de handelspolitiske Forhold, som fra Tid til anden gjorde sig gældende i de forskellige Østersølande. Ruten paa Levanten saavel som Ruten paa New Orleans havde fra Tid til anden været midlertidigt nedlagt, naar Sejladsen paa Grund af Markedsforholdene havde vist sig ganske tabbringende, men alt i alt havde Selskabet, da Verdenskrigen i 1914 udbrød, næsten alle sine oprindelige Ruter i Behold. Da Selskabet derfor i 1914 gik ind i sit 48. Aar, var dets Stilling indtil som udadtil grundfæstet, men med den 1. August 1914 blev med eet alle Fremtidsudsigter og Forventninger hyllet i Taage.

Verdenskrigen, som paa saa mange Maader kom til at spille ind i Erhvervslivet Jorden over, maatte, i Særdeleshed efterhaanden som Krigen mere og mere blev

ført paa de store Have og internationale Søveje, gribe dybt forstyrrende ind overfor hele den internationale Søfart, og de neutrale Landes Skibsfart blev selvsagt udsat for voldsomme Omvætninger. For et Selskab, hvis Virkeomraade saa godt som udelukkende var Rute-fart udefra hjem til Danmark, er det indlysende, at Driften, efterhaanden som Krigens Førelse i Form af Mineudlægninger, Undervansbaadsblokade og Kontrol med Tilførslerne tog mere og mere til, maatte blive snart sagt ganske umuliggjort, og en Kendsgerning er det, at da Krigen havde været et Par Aar, var Selskabets store, godt indarbejdede Rutenet i Virkeligheden fuldstændigt sprængt ud af sin virkelige Form. Ved Krigens Udbrud var Selskabets Flaade spredt ud over alle de Ruter, man i Aarevis havde betjent, og mange Skibe var derfor i de første Augustdage fjernet langt fra den hjemlige Basis. Krigserklæringens første Virkning var en Lammelse; Lammelse saavel af Fragtmarkedet som af alle Dispositioner, idet det i Øjeblikket var ganske umuligt at forudse, hvorledes Krigens Forløb vilde forme sig, og hvilket Omfang den vilde tage. Mange Skibe blev da derfor tilbageholdt i de fremmede Havne, hvor de tilfældigvis opholdt sig, og mange maatte vente i Danmark, indtil det igen var muligt med større Overskuelighed at træffe Bestemmelse om, hvorledes man skulde handle. En af de første Opgaver, der meldte sig, blev at hjemtransportere den Skare af Turister, der fra Tyskland var strømmet til Danmark for derfra at naa tilbage til England, Frankrig eller Amerika, og alle Selskabets Passager-ruter paa England og New York, havde da ogsaa umiddelbart efter Krigens Udbrud saa meget at gøre, at de var optaget langt ud over deres Kapacitet. Atter andre Ruter — særlig de, som berørte Rusland — som jo indtil Krigens Begyndelse var et af Selskabets store Knudepunkter — maatte derimod brat indstilles for ikke at genoptages, førend Krigen var sluttet og da under ganske andre Former, og flere af Selskabets Skibe, som, da Krigsbegivenhederne indtraf, opholdt sig i russiske Havne, blev i maanedsvist tilbageholdt, indtil det senere lykkedes at faa udvirket, at de kunde fortsætte Rejsen til København.



Da den første Usikkerhedsfølelse havde sat sig, og det igen var muligt med nogenlunde Klarhed at bedømme Situationen, kom Ruterne — der hvor det var muligt — i Gang igen, men efter kort Tids Forløb, viste det sig, at det var Englands Hensigt med Trafiken paa de nordeuropæiske Lande. Efter i nogle Maaneder at have indskrænket sig til at konstatere, hvorvidt Skibe kommende udefra var bestemt for Tyskland eller ej, blev de engelske Krydserses Virksomhed i Løbet af Oktober 1914 udvidet til at indbringe næsten alle Skibe, der kom fra Nordamerika. Dette var Indledningen til det Kontrolsystem og den Blokade, som de allierede Magter i Krigens Løb udførte med større og større Streng-  
hed, men hvis Da-

ta og Form endnu er i saa frisk Erindring, at et Oprids af dem i Detailler ikke vil være nødvendig. Efterhaanden som Krigen skred frem, blev Forholdene vanskeligere og vanskeligere, og ved den tyske Erklæring af 18. Febr. 1915 angaaende

Undervandskri- gens Begyndelse blev hele den neutrale Skibsfart stedt i en meget alvorlig Situation — saa meget mere som den engelske Regerings Svar herpaa var Bloka- deproklamation af 1. Marts samme Aar. Fra det Øjeblik følger de krigsførende Magters Regulativer og Restriktioner Slag i Slag og for hver Gang med skærpede Fordringer til den neutrale Skibsfart. — At al Rute-  
fart — d.

v. s. regelmæssig Rute-  
fart — under disse Omstændigheder var næsten umulig, siger sig selv, og ved Forholdenes Udvikling blev Selskabet efterhaanden tvunget til at give Slip paa Ruter, man siden dets Stiftelse havde oparbejdet og lagt et intensivt Arbejde i. Med det engelske Bunkerregulativ af Oktober 1915 blev det f. Eks. forbudt neutrale Dampskibsselskaber, der anvendte engelske Kul, at underholde Linier paa Tyskland, uanset om disse berørte de Zoner, der blev kontrolleret af England eller ej, og Selskabet blev derigennem tvunget til at indstille Linier fra Tyskland til Skandinavien, som man i mere end en Menneskealder havde opretholdt og oparbejdet med stor Energi.

Restriktionerne og Fordringerne fra de krigsførende Magters Side var imidlertid ikke det eneste og værste, man havde at kæmpe med. Minesprængninger og Torpederinger var de uhyggelige Spøgelser, som viste sig hyppigere og hyppigere, og Selskabet maatte yde sin store Attribut. Den første Minesprængning skete den 21. August 1914, da Selskabets nybyggede Dampskib »Maryland«, som netop befandt sig paa sin første Rejse fra Sydamerika til Danmark kom ind i et Minefelt i Nordøen og sank. I »Maryland« Kølvand fulgte Selskabets fra Middelhavet kommende Dampskib »Chr. Broberg«, som led samme Skæbne, og fra det Øjeblik, men dog særligt i 1917, fulgte Krigsforlisene Slag i Slag,

saaledes at Selskabet ved Krigens Slutning havde mistet ialt 26 Skibe med en samlet Bruttotonnage paa 35.289 Tons og et samlet Tab af Menneskeliv paa 37 Mand.

For den neutrale Skibsfart indtraadte det mest kritiske Moment i Krigens Historie siden Augustdage-  
ne i 1914 i Februar 1917, hvor den tyske Sparrezone-Taktik proklameredes. Indtil da havde det været muligt for Selskabet — omend med meget Besvær — at gennemføre sin Sejlads under indskrænket Form, men fra det Øjeblik var det, som om Vanskelighederne taarnede sig højere og højere op, for til Tider at forekomme ganske uoverkommelige.

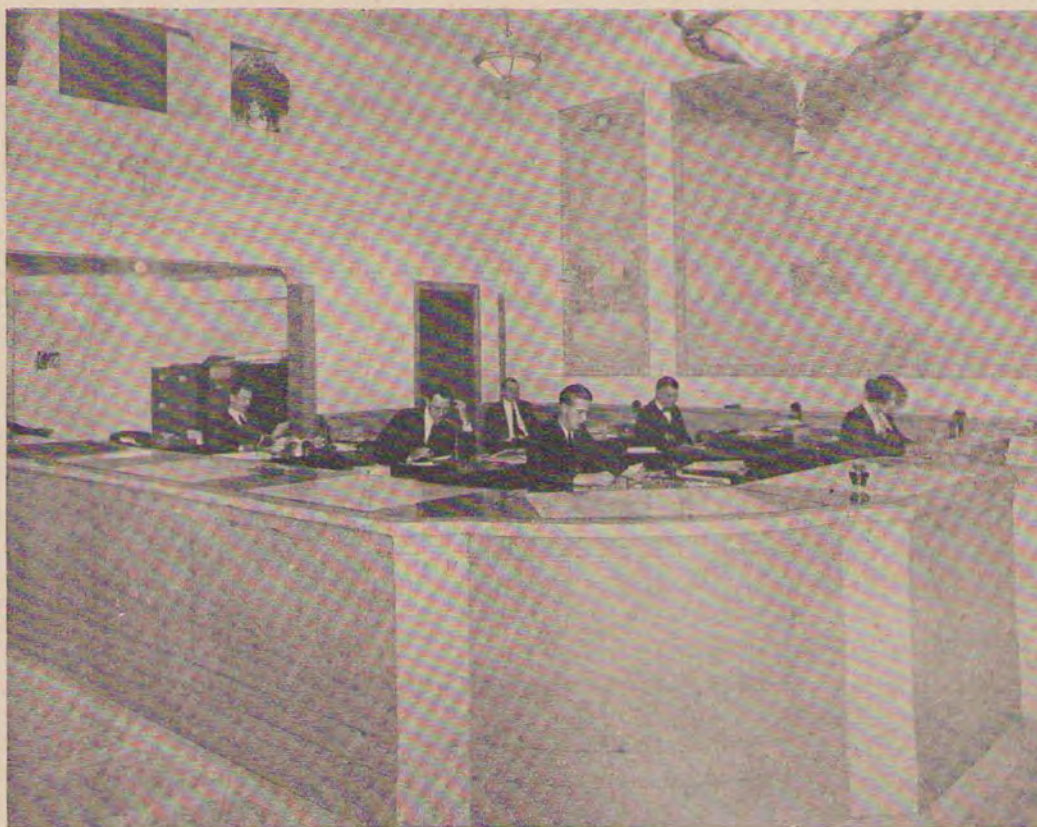
Resultatet af den tyske Farezone-

Proklamation var nemlig — foruden at dette bevirkede Amerikas Indtræden i Verdenskrigen — en fortsat Række af Krav fra de øvrige krigsførende Magters Side, og eksempelvis traf under den 10. April 1917 den britiske Regering den rigoristiske Bestemmelse, at alle Skibe kommende vest fra kun maatte medbringe Lading til det Land, hvis Flag de førte. Selskabet havde saaledes, som det tidligere er beskrevet, fra sine første Dage bestræbt sig for at gøre København til Centrum for Østersøens Handel, og mange af dets Linier berørte paa deres Vej til København andre skandinaviske Havne, hvortil Skibene medførte Gods. For hele denne Trafik blev der ved den engelske Regerings Bestemmelse



Skandinavien-Amerika Liniens Bygning i New York.





Passagerkontoret i New York

ganske sat en Stopper, og Resultatet heraf føles den Dag i Dag og vil kunne føles langt ud i Fremtiden. Fra det Øjeblik denne Bestemmelse traadte i Kraft og til Krigens Slutning — og af andre Hensyn egentligt langt længere endnu — var »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Skibe udelukket fra at medføre anden Last end netop den, der var bestemt for Danmark. De Ruter, man med utrættelig Energi og til Tider med stor økonomisk Indsats havde oparbejdet gennem Aarene, blev paa engang lammede, og da Forholdene senere hen efter Krigens Slutning atter trak sig i Lave, havde Begivenhedernes Udvikling i Mellemtiden bevirket, at Selskabet havde mistet det Forspring, det tidligere havde haft.

Slag i Slag fulgte nu Fordringerne fra engelsk og amerikansk Side om mægtige Tonnageydelse, hvor Selskabet maatte give sin store Andel, og Størrelsen af den Tonnage, som saaledes stod til dets Disposition til Bestridelsen af Ruterne blev dermed yderligere forringet, saaledes at Minespængninger, Torpederinger og Tvangsydelse efterhaanden næsten halverede Selskabets disponible Flaade. Medens der saaledes fra de allieredes Side blev udstedt flere og flere Restriktioner for den neutrale Skibsfart, lagdes der ogsaa fra tysk Side — ikke alene ved Krigsoperationerne og igennem dets Priseordning, men ogsaa ved dets Fordringer til den neutrale Skibsfart — store Hindringer i Vejen. Efter at Amerika i 1917 var indtraadt i Krigens tilbageholdt det i Eftersommeren 1917 alle Selskabets Skibe, som gik i regelmæssig Fart paa Staterne, og fra det Øjeblik og indtil det i September Maaned 1918 lykkedes den danske Delegation, som i Washington forhandlede med den

amerikanske Regering om en Søfarts- og Handelsoverenskomst, at komme til et Resultat med denne, var Trafikken paa denne Selskabets vigtigste Stykgods-Rute — New York—København — i Virkeligheden standset. Naar undtages et enkelt Skib, som fik Lov at udføre nogle faa Rejser, var tre af Passagerskibene tilbageholdt i New York fra Efteraaret 1917 til henimod Krigens Slutning.

\* \* \*

Det vilde føre for vidt — Punkt for Punkt — at gengive Situationernes Veksel under Krigens, men en kortere Omtale af de enkelte Ruter vil dog bibringe nogen Forstaaelse af, hvorledes man jævnlig maatte ændre sine Dispositioner, og først i Løbet af 1920 kan det siges, at Situationen i nogen Grad havde afklaret sig, og at normale Tilstande var ved at indtræde.

Den direkte Fart Esbjerg—Parkeston maatte allerede d. 12. August 1914 indstilles paa Grund af Minefaren i Nordsøen og blev ikke genoptaget, før dette Farvand efter Krigens Ophør var blevet rensat for Miner, og Esbjerg, som indtil da havde været Danmarks store Eksporthavn, maatte unde hele Krigens se Eksporten gaa dets Dør forbi. Hovedudførselen fandt Sted fra København, Odense, Aarhus og Aalborg og Bestemmelsesstederne i England ændredes, eftersom Forholdene krævede det, fra Havn til Havn. Snart anløb man Østkysthavne, snart blev Skibene dirigeret til Manchester og Liverpool, hvorpaa Ruterne atter blev forlagt tilbage til Østkystbyerne. Under Krigens videre Forløb, og særlig da man var kommet ind i Undervandskrigs-Facens uhyggeligste Form, foregik hele Eksportfarten i Konvojer eskorteret af de Allieredes Krigsskibe fra Bergen



til Øerne nordenfor Skotland og derfra ned langs den engelske Kyst, og det vil heraf let ses, at der af de oprindelige Eksportruter — da Krigen endelig sluttede — ikke var meget til overs. Endda skal hertil bemærkes, at dette var den Del af Selskabets Ruter, som under hele Krigens Forløb blev holdt i Gang i det største Omfang bl. a. af den Grund, at det var denne Fart, de Allierede selv var stærkest interesserede i. Imidlertid var det kun takket være et fortrinligt Specielmateriel og paa Basis af en udpræget Pligtfølelse hos Selskabet og hos Skibenes Besætninger, at det lykkedes at holde denne for Danmark, særlig under Krigen, saa umaadelig vigtige Trafik i Gang. Ved en utrættelig Energi og under Opofrelse af Menneskeliv og Materiel blev Landbrugseksporten paa Trods af alle de Forhold, som Krigsbegivenhederne medførte, næsten uafbrudt opretholdt under hele Krigen, og den Betydning, der ligger i. at Landbrugseksporten fra hele Landet er samlet paa een Haand, kan vanskeligt belyses bedre, end ved hvad der foregik i de Aar, da den danske Landbrugseksport saa godt som udelukkende under »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Auspicier førtes over Nordsøen.

For Selskabets øvrige Ruters Vedkommende er Lini-erne i Virkeligheden hurtigt trukket op, idet al Rute-fart efterhaanden som Krigen skred frem praktisk talt gik i Staa. Inden Amerikas Indtræden i Krigen blev de oversøiske Ruter — og deriblandt ogsaa den i 1914 aabnede regelmæssige Linie fra Brasilien til Danmark — drevet med økonomisk godt Udbytte, om end Formen hvorunder Farten blev vedligeholdt maatte siges at være baade farefuld og usikker; de tidligere nævnte strenge Regler som dikteredes af de krigsførende Magter i Forbindelse med den væsentlige Tonnage, som Selskabet maatte afgive baade til de Allieredes Transporter og til Danmarks Tilførsler af Korn- og Foderstoffer og Kul under Fragtnævnets Ægide, bevirkede imidlertid, at Rute-fartspræget ogsaa her i Krigens Løb forsvandt.

For Selskabets europæiske Trafik blev det af skæbnesvanger Betydning, da den store Kunde imod Øst, Rusland, straks ved Fredsbruddet blev afspærret fra Vesteuropa. Som det vil være forstaaet af Beskrivelsen af Selskabets Historie, endte efterhaanden en meget væsentlig Del af de europæiske Ruter i de forskellige russiske Østersøhavne, hvorfra Skibene igen vendte tilbage til deres Udgangspunkter, enten disse nu var i Levanten, i Middelhavet, England, Frankrig, Belgien eller Danmark. Alle disse Linier blev d. 1. August 1914 udvisket af Verdenskortet, og da de efter Krigens Slutning igen skulde trækkes op, havde meget ændret sig inden for den tidligere russiske Kæmpes Grænser.

Indtil det Øjeblik, da Tyskland erklærede den uindskrænkede Undervandskrig, havde det i alt væsentligt været Selskabet muligt at opretholde sine Ruter paa Middelhavet, Frankrig og England — omend under nye Former — hvorimod Antwerpen jo allerede ved Krigens Begyndelse blev udelukket — men fra Begyndelsen af 1917 maatte ogsaa disse ophøre. En Undtagelse dannede Middelhavsarten, hvor man med Maaneders Mellemrum ekspederede en enkelt Damper, som imidlertid for at gaa klar af Farezonerne fra Gibraltar maatte sætte Kursen ud til midt i Atlanterhavet og derfra Nord om Færøerne til Danmark.

Selskabets skandinaviske Ruter kunde i Krigens første Aar opretholdes i næsten uforandret Form, men

ved de engelske Bunkerkulbestemmelser blev ogsaa de vitalt berørt, og den Form, hvorunder de i de sidste Aar gennemførtes, var kun en Skygge af deres oprindelige Skikkelse.

Farten paa Island og Færøerne kom, til Trods for at man skulde mene, at denne Trafik var de krigsførende Magter uvedkommende, til at lide under de samme Vanskeligheder som alle andre Ruter, og uden Hensyn til Liniernes specielle Karakter blev Baadene, der anvendtes her, underkastede samme Undersøgelse og Kontrol som en hvilken som helst Rute fra Udlandet til Danmark. Periodisk var Farten ganske indstillet, men straks ved Fredslutningen var det dog muligt at genoptage de gamle Forbindelser.

Den eneste Del af Selskabets Rutenet, som forblev næsten helt uberørt af Krigsbegivenhederne, var den indenlandske. Efterhaanden som Danmarks Tilførsler svigtede mere og mere, blev Driften tilsvarende urentabel, da alt Omladningsgods til danske Havne efterhaanden svandt ind, og til Trods for at Udgifterne samtidigt steg svimlende, og det økonomiske Resultat daglig forringedes, ventede man dog — som et nationalt Offer — til ind i 1917 med at forhøje Godstaksterne. Desuagtet gav Driften vedblivende Underskud, men Selskabet vilde ved selv at bære Tabet vise, at det ogsaa paa dette Punkt var sig sine nationale Forpligtelser fuldt bevidst.

Krigens stadige Fortsættelse og de Forhold, som Formen for Krigsførelsen foraarsagede, bevirkede, at Landets Tilførsler efterhaanden vanskeliggjordes mere og mere, samtidig med, at Fragtniveauet, og dermed Transportomkostningerne, viste en bestandig stigende Tendens. Paa et ret tidligt Tidspunkt af Krigen indlededes der derfor fra Regeringens Side Forhandlinger med Skibsfarten dels om tvungne Tilførsler, dels om Reduktion af Fragtraterne. Resultatet af disse langvarige Forhandlinger blev Loven om Oprettelsen af Fragtnævnet (12. Maj 1916), hvis Opgave i første Række skulde være dels at sikre Landets Tilførsler i tilstrækkelig Mængde, dels at begrænse Udgifterne derved. Som en frivillig Ydelse indgik Repræsentanterne for Skibsfarten paa for 1916 at yde et kontant Bidrag til Statskassen paa Kr. 11.040.000.—. Oprindeligt var det Hensigten, at denne Lov og denne Ydelse efter det første Aars Forløb skulde forlænges, men Erklæringen om den uindskrænkede Undervandskrigs Begyndelse fra 1. Februar 1917 bevirkede en ny Lov af 1. Marts 1917, hvorved det kontante Bidrag for Februar og fremtidigt bortfaldt, og Fragtnævnets Opgave og Virkemaade samtidigt ændredes noget.

Fragtnævnets Opgave indtil d. 1. Februar 1917 havde som nævnt bl. a. været at sikre Landets nødvendigste Tilførsler og holde Udgifterne ved Transporten deraf nede. I første Række gav dette sig Udslag ved, at Fragtnævnet tilvejebragte den nødvendige Tonnage for Kultilførslerne, og alene i Fragtreduktioner for Kul hjemført til Kommunerne samt til privat Forbrug udbetaltes der i denne Periode over fire Millioner Kroner, som igen af Fragtnævnet paalignedes de enkelte Rederier, og hvoraf Selskabet — som bar ca. 1/2 af Fragtnævnets Byrder — maatte udrede sin store Andel.

Fortsættes i næste Nummer.



# Southampton Road Nr. 112

eller

## Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Engelsk Novelle af Bill Clark.

Fortsat.

taget mod hans kostbare Gaver, og naar hun nu ikke gengældte hans Kærlighed, var det da ikke hans egen Skyld! Nej og atter Nej! Han havde taget hende, som hun var, ung og uerfaren og umoden til Livet. Tidens lette Væremaade havde ført dem sammen, og uden dybere Tilbøjelighed havde de begyndt Samlivet. At han havde taget hende, var lige til, smuk og indtagende som hun var, og hun paa sin Side havde følt sig tiltrukket af den høje, præsentable Mand, der altid ødslede med Gaver og var fuldendt Kavaller, Hans Familie havde hun aldrig kendt, kun enkelte af hans personlige Bekendte, men ofte havde hun undret sig over, hvad Slags Forretning han egentlig havde. Der hvilede en underlig Mystik over hans Færden, som ofte undrede og foruroligede hende, og nu var det kommen dertil, at Forholdet langsomt var ved at glide ud. Hun tilstod for sig selv, at hun som ung Pige ikke kunde klage over den Mand, Skæbnen havde givet hende, og naar alligevel Ægteskabet ikke havde bragt hende den Lykke, hun havde drømt om, saa var Skylden ganske vist i første Række lige saa meget hendes egen, men ved nærmere Eftertanke var det ikke til at nægte, at Bradneys Væsen i den korte Tid af to Aar var undergaaet en mærkelig Forandring til det værre. En kendelig forsoren Jargon parret med en voksende Hidsighed og Brutalitet havde efterhaanden gjort Samlivet til et Helvede, og i Dansen, Klubaftenerne, hvor han selv af og til havde fulgt hende, havde hun da søgt Glemsel. Og den Omstændighed, at Bradney ikke alene Dagen lang, men ofte hele og halve Nætter var optaget af et eller andet »Job«, som han kaldte det, havde til en vis Grad forsonet hende med Dagene een for een.

Indtil den Dag, hun traf Ewans!

Da var det, som om noget Nyt, et Haab, kom ind i hendes Tilværelse. Helt kammeratligt havde Samværet ganske vist været, men den Interesse, den alvorlige Forstaaelse og det Hensyn, han havde vist hende fremfor et almindeligt Galanteri, ligesom varslede om en ny Tid. Og nu opdagede hun pludseligt, at de kun havde kendt hinanden i to Dage.

Bradney maatte have bemærket ikke alene hendes Taarer, men ogsaa den umærkelige Lysning, der var gledet over hendes Ansigt, for med forandret Tonefald fortsatte han:

»Ja, græd bare! Taarer er jo Kvindens sidste Tilflugt — og Vaaben. Jeg skal heller ikke ha' noget imod, at Ewans kommer her igen. Tværtimod! Jeg ser det gerne, den Mand faar jeg maaske Brug for!«

»Hvad mener du?«

»Det er noget, du ikke skal beskæftige dig med! Forøvrigt rejser jeg i Aften, saa du skal ikke vente mig senere.«



Da Ewans havde forladt Southampton Road 112, var det, som om pludselig en ildevarslende Stillehed sænkede sig over Stuerne. Fru Glorias friske Latter lød ikke mere, hendes Øjne stirrede fra et blegt og fortrukket Ansigt op mod den Mand, som truende stod bøjet over hende.

»Naa, du havde altsaa ikke ventet mig saa snart«, snærrede han. »Og du havde det ganske behageligt. Jeg hørte, du lo og morede dig storartet, inden jeg kom, men du var ikke nær saa morsom, medens jeg var tilstede. Nej, den Side af dit Væsen er jo kun forbeholdt Venner og Veninder. Pas paa, jeg ikke straffer dig — og det saa du mærker det!«

»Det har du jo gjort allerede mere end een Gang, og derfor maa dette have en Ende! Du kan jo simpelthen lade mig gaa min Vej, jeg har prøvet nok allerede sammen med dig.«

»Du bliver ikke med min gode Vilje,« svarede han. »Og forøvrigt! Hvad vilde du leve af, Ham den Fattigper —!«

Hun krympede sig under Ordene. Ikke een Gang, men hundrede Gange havde hun følt Brodden i hans Ord — og Sandheden. I al sin forfærdende Nøgenhed havde den aabenbaret sig for hende og vist hende som et forkælet lille Menneske, der vilde staa ganske hjælpeløst i Verden, saasomt hun skulde klare sig selv. Alle hans Bebrejdelser kendte hun ud og ind. Sandt var det, at han havde ofret meget paa hende, og at hun havde



Hun hørte ham gaa ind til sig selv og klæde sig om. Længe sad hun tavs og takkefuld og hørte saa med eet Døren smække. Han var gaaet.

Halvt i Tanker satte hun sig ved Flyglet — og langsomt faldt Sindet til Ro, og klart gled Forestillingerne og Refleksionerne forbi hendes indre Jeg. Med et Suk indrømmede hun, at hun maaske havde givet for lidt, men først nu efter Ewans Besøg stod det hende ganske klart. Og uden Tvivl maatte hun eje den Evne, som er saa udpræget hos Kvinden, nemlig den at kunne kalde den sande Karakter frem hos en Mand. Hos hendes egen Mand var det altsaa Brutalitet, hun havde fremkaldt og fremkaldt den ved at skuffe ham!

Middagsbordet var tomt og ensomt — men da Timerne gled mod Aften, kunde hun ikke længere udholde Ensomheden. Hun kastede en Kaabe over sig og kørte til Klubben. Medens hun hidtil var kommen her for at glemme, konstaterede hun med let bankende Hjerter, at det i Aften var Forventningen om et eller andet ufatteligt, som førte hende herhen.

Aftenen forløb som ellers mellem Veninder og Bekendte, men pludselig saa hun Ewans komme over mod sig.

»Hallo! Godaften! Ja, nu er jeg bleven Medlem her!« raabte han fortroligt og lo, idet han trak af med hende med en Selvfølgelighed, der antydede, at ingen anden havde nogen Ret over hendes Selskab. Og saa fortsatte han i en lavere Tone: »De gør Dem ikke noget Begreb om, hvor ensomt saadan et Hotelværelse kan vise sig for en hjemvendt Landsmand! Vidste De det, vilde De ha' en lille Smule Medlidenhed med mig.«

»Synes De ikke, jeg viser Medlidenhed,« svarede hun muntert og lo, »naar jeg saadan tillader Dem at bortføre mig.«

»De har Ret! Jeg ser jo heller ikke Deres Mand, han er altsaa ikke med?«

Endskønt Spørgsmaalet var ganske udenfor Stemningen og uden Anledning, bemærkede hun dog, at Ewans ligesom var fast besluttet paa at føre Aftenen igennem vel erindrende sig, at hun var en andens Hustru. Og et skarpt, ransagende Blik henover hans rolige, udtrykkløse Ansigt bestyrkede hende i denne Antagelse. Ærbar og højtidelig lige til Grænsen af det utrolige, saaledes var paa een Gang hans Opførsel bleven. Og altsaa maatte hun slaa ind paa samme Vej! Konsekvent og ubønhørligt maatte hun bestræbe sig for at nedkæmpe en voksende Følelse af Velvære og Glæde, som ellers var ved at tage hendes Sanser og Tanker fangen. Ikke desto mindre blev det en hyggelig og dejlig Aften, og der var ingen Skygge af Flirt over Bekendtskabet, da Ewans ved Midnatstid tog Afsked med hende foran Southampton Road 112. Bradney viste sig ikke, og hun naaede til sit eget Soveværelse uden at møde den Mand, hvis Navn hun bar. I den Henseende var Bradney uregelmæssig; ofte kom han hjem tidligt paa Aftenen og gik straks ind til sig selv, andre Tider kom han først hjem henad Morgenstunden med et forvildet Blik i Ansigtet, forgræmmet og onskabsfuld. Hun krøb i Seng med en let Skælven af Taknemlighedsfølelse for at være alene.

— Forsaa vidt det stod til Ewans at finde ud af sine Følelser, saa fandtes der i dem ikke Gran af Kærlighed til Gloria Bradney. Nej, kun Kammeratskab, broderlig Omsorg — intet andet. For havde der været Tale om det mindste Spor af Kærlighed, vilde han, saasart han var

bleven klar derover, straks have forladt London og med første Baad være vendt hjem til Manoli derude i Stillehavet. Og dog, hvorledes var det da med hende? Da han havde fortalt hende, at han kunde faa sin Orlov forlænget ved blot at betale en mindre Godtgørelse til den, som havde overtaget hans Tjeneste, var det da ikke, som om hendes Øjne fik et lyst og varmere Skær? Ikke uden en svag Tilfredsstillelse havde han konstateret dette — og for første Gang var hans Sjæl strejft som af et varmt og fjernt Lys fra en hemmelighedsfuld Klode.

»Passiar, gamle Dreng! Ren Egoisme!« sagde han til sig selv. »Skulde en ung Dame ikke kunne synes om en Mand uden at være forelsket! Hun er sikker som Staal, det lille Kvindemenneske, og det skal hun faa Lov til at blive ved med, saa vidt det staar til mig.«

Ikke for alt vilde han være den første, som begyndte at lege med Ilden, og desuden respekterede han Bradney for meget til, at han kunde tænke sig paa nogen Maade at lægge an paa dennes Hustru. Den Slags kunde ikke gøres mellem reelle Mandfolk, og Bradney var efter hans Mening, omend lidt brutal, naar han havde nydt et Glas, saa dog alligevel en flink Fyr. Og naar man dertil betænkte, at Krigen fuldstændig havde udslettet den skarpe Grænse mellem Lagene, maatte man ikke tage det saa nøje.

— — —

Dagene gik, og Ewans var af og til Gæst i Bradneys Hjem. Nu og da traf han sammen med nogle af dennes Venner og syntes ganske godt om dem. Flink Fyre, men som sagt lidt for »jævne«.

Saaledes omtrent laa hans Reflektioner, da han en Aften ringede paa i Southhampton 112. En overtrukken Himmel med hæftige Byger varslede Ondt, saa det skulde være ganske hyggeligt at faa en Aften til at gaa i behageligt Selskab. Invitationen lød paa »Familieaften, en »Tak for sidst« for forleden, hvor han havde haft Bradney og hans Hustru i Teatret og siden til Soupér — hvor forøvrigt Bradney pludselig efter første Akt havde givet en eller anden Grund til Bedste og var stukket af midt i det Hele.

Gloria saa træt ud og indrømmede, det maatte være de gentagne Afteners Invitationer og Fest, men hun saa trods alt kønnere ud end nogensinde. Desuden mærkede han, hun den Aften var meget nervøs; det var, som om Luften var ladet med Elektricitet, og da Bradneys Stemme pludselig lød i Stuen ved Siden af, hvor han gav Pigen en Besked, mærkede han, hun foer asmen og ligesom blegnede. Dog kun for et Øjeblik — og straks forsøgte hun at smile det bort — men Ewans havde set det. Saa det var ikke til at undre sig over, at han med særlig Opmærksomhed og en Smule køligt fixerede Bradney, da denne traadte ind.

»Velkommen, Ewans! Og Tak, fordi De ikke sae' Nej til en lille Familie-Komsammen. Vi tænkte nok, at saadan kunde De bedst lide det.«

Det var øjensynligt, han havde drukket, uden at man dog kunde sige, han var særligt paavirket. Gloria havde trukket sig tilbage i en Armstol. Bradneys lidt hvasse Stemme buldrede løs og fik meget hurtigt Samtalen ledet hen paa en morsom og let pikant Historie, som optog Aviserne meget. Om Ewans havde hørt de sidste Nyheder! Og halvt mod sin Vilje fandt han sig lidt efter siddende inde i noget, Bradney kaldte sit Arbejds-



værelse, hvor flere Flasker af de forskellige bedre Whiskymærker og Likører stod opmarcheret. Selv tog Værten flere Opstrammere og opfordrede sin Gæst til det samme. Ewans fik mere og mere den Opfattelse, at der var et eller andet, som tyngede paa Bradneys Bevidsthed, og som han søgte at dulme med Spiritus. Ewans søgte at afslaa den tilbudte Forfriskning med Henblik paa Fruens lidt trætte Udseende, men Bradney slog det hen med et Par nedsættende Bemærkninger om Kvindens Lunefuldhed i Almindelighed.

Da de lidt efter sad i Salonen, fortsatte Bradney sin ironiske Tone fra før, hvilket gav Anledning til et Par Modsigelser fra Ewans Side og en Bemærkning fra Gloria. Straks gik Bradney angrebsvis til Værks og var ikke langt fra at komme med saarende Udtalelser, hvad der gav Gloria Anledning til at sige:

»Jeg har hidtil antaget Hr. Ewans for en overordentlig respektabel Gentleman, der viser Kvinderne ethvert Hensyn.«

»Ja, det maa du jo selv bedst vide«, snerrede Bradney. »Kom endelig ikke her i Aften med dine sædvanlige Anfald.«

Gloria kunde for første Gang ikke lade være med at drage Sammenligning mellem de to Mænd, som sad her overfor hende, og en Stemme hviskede i hende:

»Hvor maatte den være lykkelig, som havde en Mand som Ewans! Oh! Men jeg vilde aldrig passe for ham. Jeg er altfor ubetydelig — alt for almindelig. Aldrig — aldrig ham!«

Og hun følte pludselig som en hed og varmende Bølge, at hun vilde kunne givet ham hele sin rene og opriktige Hengivenhed og Kærlighed, hvis Skæbnen havde ført dem sammen inden nu, da det var for sent.

Husjomfruen meldte, at Maden ventede, og Gloria gik fulgt af Herrerne over i Spisestuen. Vejen gik gennem en Slags Korridor, som adskilte Lejlighedens Dining-room fra de øvrige Værelser. Det Hele laa i L-Form, saaledes at Salon og de private Værelser og Arbejds-værelset laa ved Hovedindgangen og den smukke Spisestue et godt Stykke fjernet derfra, en noget usædvanlig Form, der da ogsaa bevirkede, at man kun daarligt kunde følge i den ene Ende af Lejligheden, hvad der foregik i den anden.

Bordet var indbydende dækket. Endskønt Husførelsen med Hensyn til selve Lejligheden ikke saa ud af synderlig meget, var dog Porcelænet værdifuldt og Sølv-tøjet en Formue værd, og som Borddækningen var Maden udsøgt. Men alt dette kunde ikke faa vendt Ewans Tanker bort fra den Kendsgerning, at noget ubestem-

meligt lurede et eller andet Sted fra. Luften var som ladet med Elektricitet. Han tænkte, det maaske var Vejret, som havde Skylden for den besynderlige Uro-stemning, da han følte sig selv efterhaanden grebet af den samme Uhyggefølelse.

Bradney var støjende og tømte det ene Glas efter det andet. Til Gengæld bemærkede Ewans, at Gloria efter at have nippet til sit lavede mere op, men pludselig, da Bradney med eet hævede sin Stemme og skar Samtalen over med et Udbrud, der lød som et Piskesmæld, saa han Gloria fare sammen som under Smerten fra et Slag.

»Umuligt!« tænkte han. »Saadan kan Bradney ikke være.« Og atter skød han sin uligevægtige Sindsstemning over paa Uvejret udenfor. Allermest havde han haft Lyst til at tale lige ud og spurgt om Grunden til det øjensynlige Uvenskab, som fik Udtryk her foran hans Øjne. Men han betænkte sig og lovede sig selv lidt efter lidt at vinde Fru Glorias Fortrolighed og derved løfte Sløret for den Hemmelighed, som aabenbart rugede over dette Hjem.

Gloria havde hurtigt genvundet sin Fatning og sad nu og lo, en hjertelig og befriende Latter, som om det Hele intet var.

— — —

Og det var netop i disse Sekunder, at den frygtede Indbrudstøv »Tynde Curling« forsigtigt dirkede Hoveddøren op og traadte ind paa det nye og mennesketomme Jagtrevier i den anden Ende af Lejligheden. Lydløst lukkede han Døren efter sig efter at have sat en Pind i Smæklaasen og gik saa med lydlose og forsigtige Trin frem i Korridoren med en spændt Revolver i Haanden. Hans Specialitet var »smaa, lette Job«, og han var godt kendt med Lokaliteterne i Southhampton Road 112, for han havde faaet et Par Tips fra en bestemt Rengøringskone, som af og til havde haft sin Gang dér i Huset. Hende var det, som havde sagt ham, at der var Masser af tungt Sølv-tøj og »godt med« Juveler, saa meget, at man fik det, »bare man gad bukke sig og samle det sammen«. Og det var lige noget, som passede for »Tynde Curling«, der særlig udmærkede sig ved en vis Praksis i at »komme og ta'«. Desuden saa han ikke Spor af fordægtig ud, tynd og ynkelig, som han var at skue, og mangan Frue og Pige havde ladet sig tage ved Næsen af den Grund, naar han diskede op med sin Historie om Sult og Barmhjertighed. Og nu var han her altsaa, og om en fem—ti Minutter — medens de sad ved Bordet — var hele Historien i Orden!

(Fortsættes i næste Nr.)

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

### SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET **A T L A S** KØBENHAVN L.



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS.

Under denne Rubrik kan Abonnenter af »Vikingen«

## GRATIS

faa optaget en Tre-Linjers Annonce, ligesom vi gratis andelsteds fra optager Annoncer, der har Interesse for Søens Folk — vore Læsere.

Hensigten hermed er paa forskellig Maade at skabe en Forbindelse mellem Søens Folk og Folk i Land. Det er jo en kendt Sag, at talrige af Søens Folk efter nogle Aar at have pløjet Vandet tyndt, ønsker at gaa i Land eller søge en Stilling, et Erhverv eller andet Arbejde dér. Omvendt ønsker ofte Folk i Land Forbindelse med Søen og Søens Folk, og VIKINGEN vil da, som det eneste virkelige udbredte Søfarts-Organ, der i egentlig Forstand naaer ud over Medlemmernes Rækker og er i Kontakt med de store Foretagender eller Forretninger i Land — det selvskevne Mellemed, thi VIKINGEN kommer som intet andet dansk maritimt Blad overalt, hvor danske Skibe sejler.

Der er utallige Tilfælde, hvor VIKINGEN'S ADRESSE-Avis kan gøre Fyldest, og hvor Medlemsbladene aldeles kommer tilkort! Thi Medlemsbladene kommer som Regel kun til Medlemmerne selv, og det er jo netop ud over denne Kreds, ud i Offentligheden, man søger Forbindelsen!

Enkelte Stillinger og gode Job opnaaes kun ved Protektion!

Men hvor mange har Protektionen?

Og netop fordi de enkelte har Protektion, er der saa meget mere Anledning for den, som ikke har, til at anvende Annoncen.

Og netop fordi Folk paa Sø og i Land er saa langt fjernet, at direkte Forbindelse er umulig, netop derfor er der Anledning til at benytte VIKINGENS Annonce.

Og endelig!

En Maritim-Annonce i et Dagblad forsvinder mellem de Tusinder af fremmedartede Bekendtgørelser medens den her kommer til sin Ret og læses af det rette Publikum, det vil sige: kun af dem, der søger netop det. De averterer!

Indlevering af Avertissementet og Udleveringen af Billetter foregaar da paa følgende Maade:

Paa hosstaaende Felter A og B skrives det ønskede Avertissement tilligemed 5 Kendingsbogstaver og Tal f. Eksempel: F. C. 8 H. C., endvidere Dato og hvilken Maa- ned, Avertissementet ønskes indrykket. (Avert. til f. Eksempel Marts Nr. maa være os i Hænde senest 15. Februar). A indsendes til os.

Avertissementet forsynes saa her paa Kontoret med et Nr. og indrykkes, Bladets Ekspedition opbevarer Kendingstegnene. Den Averterende kan nu selv med sin Genpart B af Annoncen henvende sig paa vort Kontor eller sende Genparten til en Slægtning eller Forbindelse, som da kan afhente muligt indkomne Besvarelser. Den Averterende kan ogsaa sende sin Forening Genparten og bede denne ved Forevisning af Genparten modtage Billetterne. Diskretion er under alle Omstændigheder en Selvfølge og paa denne Maade gennemført.

— Men VIKINGEN gaar videre endnu. Paa Bladets næste Side vil vore Læsere finde en Række Annoncer, med hvis Indsendere vi er i Forbindelse. Vi modtager altsaa Billetter til disse Annoncer.

NB. Vinder Adresse-Avisen Tilslutning, er det Hensigten eventuelt at udsende den i Ekstra-Oplag til Foreninger, Forretninger og Institutioner.

<b>A.</b>	<b>B.</b>
Annoncens Nr. i »Vikingen«:	Annoncens Nr. i »Vikingen«:
Kendingstegn:	Kendingstegn:
Ønskes optaget i Nr.:	Ønskes optaget i Nr.:
Ordlyd:	Ordlyd:

Bemærk: Har De et Ønske om Stilling i Land? Send det til »Vikingen«, og vi sender det videre; Livlig Efter-spørgsel — livlig Vexelvirkning!



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS

## STILLING TILBYDES

2 Karle,

som er kendt med Bundgarnsfiskeri, kan faa Plads. Billet mrk. 67 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Køkkenchef.

Missions-Kurstedet Nyborg Strand søger til 1. Maj en dygtig Køkkenchef, der paa egen Haand kan forestaa Køkkenet. Anbefalinger og Fotografi vedlægges Ansøgningen. Billet mrk. 72 modtager Bladets Kontor.

Kok.

Til Herskabshus paa Landet søges en ung Kok. Billet mrk. 76 med Anbefaling og evt. Fotografi modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Baadebyggerlærling

antages. Billet mrk. 31 modtager dette Blads Kontor.

Hyre.

En Mand kan faa Hyre med 20 T. Kutter til Snurrevaadsliskeri. En, som har fisket fra Esbjerg, vil blive foretrukket. Billet mrk. 84 modtager »Vikingen«s Kontor, Olfert Fischersg. 2.

## STILLING SØGES

Ung Kontormand,

fuldt fortrolig med og gennemtrænet i selvstændig Dampskibsexpedition og Klarering, Teori saavel som Praksis, søger Plads. Billet mrk. 77 modtager dette Blads Kontor.

Ung Mand,

24 Aar, søger Plads hos en Fisker for at lære Faget. Kost og Logis ønskes. Løn fordres ikke. Billet mrk. 66 til Bladets Kontor.

Stor og kraftig Georg Stage Dreng

fra 1926, Sønderjyde, p. T. Middelhavet, søger Sejlskibshyre, helst Langfart, til April eller Maj. Billet mrk. Sønderjyde 61 modtager Bladets Kontor.

En Fisker, 23 Aar, søger Plads straks eller til d. 15. Marts ved Bundgarnsfiskeriet; er godt kendt med dette. I Mangel af dette ved andet Fiskeri. Billet mrk. 75 modtager dette Blads Kontor.

1000 Kr. i Dusør

giver Maskinmester, der søger Stilling til Lands eller til Søs i hjemlige Farvande, til den der skaffer mig en saadan. 1ste Mestercertifikat og gode Eksaminer haves. Billet mrk. 33 modtager dette Blads Kontor.

Maskinmester — Montør,

30 Aar, 7 Aars Sejltilid, 4 Aar rejst som selvstændig Montør, taler Engelsk, søger Stilling snarest. Billet mrk. Montør 40. »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Skibsfører,

velanbefalet, 20.000 disponibel, søger Stilling. Billet mrk. 79 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

## SKIBS-SALG

Drivkvase.

Ældre. En-Mands Drivkvase ønskes med alt Tilbehør, klar til Brug, billigste Pris under Billet mrk. 64 til Bladets Kontor.

Bugserbaad til Salg.

22 Fod, med en 15 HK. Rudkøbing Motor, som ny, kun brugt 5 Td. Petroleum.

NB. Eventuelt kan Baad og Maskine købes særskilt.

Billet mrk. 65 modtager Vikingen.

Fiskefartøj til Salg.

Nybygning, 28.4 Fod lang, 10.8 Fod bred, 14 Tm. høj, fast Opstaaende og fast Styrehus. Baaden er klar til Installation af Motor. Fotografi tilsendes paa Forlangende. Billet mrk. 73 modtager Bladets Kontor.

Motorbaad købes.

En garanteret driftssikker, ca. 30 Fods Baad med Kahyt ønskes. Opgiv Alder, Størrelse, Pris og øvrige Oplysninger i Billet, mrk. Lystbaad 69 til »Vikingen«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

En Haj,

15—19 Tons, med god Motor og godt udhalet med Snurrevaadsgrejer, brugelig til Nordsøfiskeri, ønskes til Leje og eventuelt senere til Købs. — Billet mrk. »Nordsøfiskeri 71« modtager Bladets Kontor.

Jagt-Galease.

Et ældre Fartøj, som egner sig til Klubslib, ønskes til Købs. Billet mrk. 59 modtager »Vikingen«s Kontor Olfert Fischersgade 2.

Lystbaad købes,

svært bygget, paa Cravel, 12—16 Ton, ikke for gammel. Billet mrk. »Billigst Kontant 43« modtager dette Blads Kontor.

Til Leje

ønskes en Handelskvase for Torsk. Evtl. Tilbud med Betingelser modtager Bladets Kontor under Billet mrk. 62.

25 à 26 Fods Baad

med 6—8 HK. Maskine ønskes til Købs. Pris, Alder og Fabrikmærke bedes opgivet. Billet mrk. 63 modtager Bladets Kontor.

## MOTORER SÆLGES

Nyt Motorspil,

fem, otte og 10 HK. oprindeligt bestemt for Rusland, realiseres enkeltvis til Spotpriser. Billet mrk. 30, sendes til »Vikingen«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730



Spis Ilwo's Rugbrød!

DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/S</sup>

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** <sup>A/s</sup>  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

**T. J. P. LICHTENBERGS BAGERIER**

OG

**DE FORENEDE SKIBSBRØDFABRIKER**

AKTIESELSKAB

KØBENHAVN - TELEGR.-ADR.: SKONROG - TELEFON 4320-12,320

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

*Brødrene Andersen*



Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnrakker

Rejseartikler



## BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk  
Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.

Telefon 4058  
Telegramadresse: BALTASSU



# D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



**A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL**  
**BROGADE 10                      NIELS KONGSBÅK                      TELEFON 3760**

**1. Klasses Kolonial-, Delikatøse- 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                      ::



Til venstre: Den 80-aarige. Til højre: Guldrudeparret hilser Kl. 6 om Morgenen paa Musiken. »Det er saa yndigt ad følges ad«.

**Fisker Lauge Poulsen**  
 fylder 80 Aar.

Den 9. Marts fylder forhenværende Fisker Lauge Paulsen, Havnevejen, Grenaa, 80 Aar. Han er endnu meget rask og rørig, rigtig Typen paa den gamle danske Viking. Den 19. Juni 1925 holdt han Guldbryllup og blev i den Anledning hædret fra hele Landet. Alsidig, som Fisker Lauge Paulsen altid har været, har han bl. a. bygget Molen syd for Grenaa Aa, og den bærer endnu hans Navn. Som Kapt. Lauge driver han nu en Frugt- og Grønhandel nede ved Havnen, dyrker alene et stort Stykke Jord og handler selvfølgelig med Skibene, som kommer ind i Grenaa Havn.

**HOTEL DANIA** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — **Nyhavn 59—61.**  
 Ny-restaureret, hyggeligt Familiehôtel anbefales d'Hrr. Navigatorer.  
**CAFÉ & RESTAURANT** Oscar Nilsson.

**Bemærk vor**

**KIKKERT-KONKURRENCE!**

Enhver der har Anledning til at Komme i Berøring med flere af sine Standsfæller kan gratis sikre sig en Lodskikkert!

**Danske ildfaste Sten,  
 Klinker, Gulvfliser.**

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
 Amaliegade 9, København K.

Atlas Maskinfabrik. — Aarets Overskud 1306 Kr.

Akts. Atlas har afsluttet Regnskabet for 1926 med et Driftoverskud paa 180,671 Kr. (i 1925: 139,569 Kr.), foruden Lejeindtægt 9007 Kr. (1925: 9033), hvorfra der gaar Renter 138,062 Kr. (1925: 190,212 Kr.) samt Afskrivning paa Modeller 50,311 Kr. (1925: 50,602 Kr.). Der fremkommer saaledes et Nettooverskud paa 1306 Kr., hvorefter der paa Gevinst- og Tabskonto i ny Regning overføres 444,884 Kr. (1925: 446,190 Kr.). Generalforsamlingen afholdes paa Selskabets Kontor Lørdag 19. Marts.

Selskabet har i en Aarrække ikke givet Udbytte. Der var forrige Aar et Underskud paa ca. 1/4 Mill. Kr., medens 1924 gav et Overskud paa 116,000 Kr.

**Biscuitfabriken „NORDEN“** KØBENHAVN F.  
 Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS      Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER  
 Landets ældste Biscuitfabrik



### Forhyringsagenter København.

Poul F. Jepsen,  
Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.

### 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.

Erbødigst **Jeas Gabrielsen**

### BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 35 TLF. PALÆ 2158 Y.

### NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 14.

Vandret: 1. Nolfidivan. 6. Varemærke. 8. Indefra. 10. Dengang—. 11. Skal der 2 til. 12. Overrumpling. 13. Knudret. 15. Over Gadedøre. 16. Til Lærred. 18. Ofte i Dyner.

Lodret: 2. Dito. 3. Tysk By. 4. Vand. 5. I Senge og Sofaer. 7. I Puder. 9. Paa Bordet. 10. I fine Puder. 14. Han og Hunkon. 16. Udraab. 17. Gud.



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. 14**, først aabnede den 15. Maj og Vinderens Navn publiceret i vort Juni-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Olfert Fischersgade 2<sup>l</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.

# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.



## 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 - Havarilægent.

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- & COKE-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.

## 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.

*Fra Forretningsverdenen ved Havnen.*

Mellem de faa Forretninger i Havnens umiddelbare Nærhed, som har formaaet at erobre sig en sikker Kundekreds mellem Søens Folk, er *Høj-Christensen* i Store Strandstræde Nr. 10, mellem de mere fremtrædende. Det var en gammel Partivareforretning. Indehaveren fornylig overtog og har ført videre med sikker Kendskab til Varernes Kvalitet og et ligesaa sikkert Instinkt til netop at vælge det rigtige og billige til Kundernes Smag. I Høj-Christensens Butik findes ikke alene alle gængse Mærker fra de danske Fabrikker, men et righoldigt Lager af importerede Cigarer og Tobakker bereder Kunden rige Muligheder med Hensyn til Valget; her er noget for enhver Pris og enhver Smag. Endvidere fører Høj-Christensen de kendte, billige og fortrinlige *Vilh. Christiansens Vine*.

*Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 11.*

Vandret: 1. Bal. — 4. Taa. — 7. Eie. — 8. Ram. — 9. Kro. — 10. Æra. — 11. Elg. — 14. Vue. — 16. Mør. — 17. Adr. — 18. Nytte.

Lodret: 1. Bekvem. — 2. Air. — 3. Leo. — 4. Træ. — 5. Aar. — 6. Amager. — 12. Løn. — 13. Gry. — 14. Vat. — 15. Ude.

Vindere: 1. Præmie: *Axel Hansen*, Stengade 16, Cigarforretningen.

2. Præmie: *Axel Glæsner*, Sankt Hansgade 19. N.





## ROTAN

ROTERENDE 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.

# Alpina

det bedste Uhr.

Paalideligt. — Smuk Facon. — Den rigtige Pris.

Største Udvalg i Skandinavien af alle Slags Uhre.

**F. O. Carlssons Eftf. (Carl Jonsén)**

Amagertorv 31.

Grundlagt 1878.

Forlang Katalog.

Uhre reparerer godt.

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. Forlilstilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlilstilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

# „FALCO“

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50

## RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## 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

Specialitet: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvarer.

**A. ALDENBORG**

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.

Priv. Valby 1029.

# ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

»Forelle«-Skibet.

Den vældige Reklame, som for et Par Aar siden blev sat igang for den tyske Ingeniør Flettner's Opfindelse, og som skulde revolutionere alle hidtil kendte Metoder for Skibenes Fremdrivning, ophørte efterhaanden, og nu er det kun sjældent, at nogen Meddelelse kommer frem til Offentligheden vedrørende de to Flettner'skibe.

Nu har man noget nyt at forbygge Verden med, idet et Telegram fra Berlin meddeler, at den tyske Ingeniør A. Boerner har konstrueret et nyt Skib, som frembyder rent ovenud revolutionerende økonomiske og tekniske Fordele overfor de hidtil gældende Principer for Bygning af Skibe.

Hvis Ingeniør Boernes Metode, som bygger paa Fiskebevægelserne, viser sig praktisk Anvendelig, vil Skibes Fart forøges med ca. 100 pCt., og der opnaas en Energi- besparelse paa 70—80 pCt.

Skibets Bygning er saa vidt fremskreden, at Ingeniør Boerner har foretaget heldige Prøveture paa Elben med sit Skib »Forelle«, hvis Form minder stærkt om Fisken af samme Navn.

Grimstads sidste Sejlskib.

Med Salget af Barken »Dagny« er Grimstads sidste Sejlskib forsvundet, og Grimstads engang saa stolte Sejlskibsflaade er en saga blott.

I 1884 ejede Byen 122 Sejlskibe paa ialt 45.187 Tons. I 1900 var Flaaden paa 38.785 Tons, og i Aaret 1902 fandtes 7 Dampere paa 6910 Tons og 61 Sejlskibe paa 37.011 Tons.

Nu er der kun tilbage Damperen »Sørland« og 2 Motorfartøjer, derfor er Byen, som engang kunde regnes blandt de største norske Søfartsbyer, nu næsten uden Tonnage.

Stigning i Oplægningerne.

Der er desværre atter nogen Stigning i Oplægningerne. Af den under Dansk Dampskibsrederi-Forening hørende Tonnage var pr. den 15. ds. oplagt 15 Skibe med en samlet Dødvægt-Tonnage af 22.682 Tons (15.745 Brutto).

# CORONA

Skrivende

Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



**N. CHR. WIBERG**

HOLBERGSGADE 3

KØBENHAVN



## 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. Smørgeas 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

### NØRRE SUNDBY

**STEGMANN**  
N.F. SWORN SHIPBROKER  
TELEGRAMS „STEGMANN“  
TELEPHONES 18-718-918  
NØRRE SUNDBY  
DENMARK

### 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- & 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  
Skandinaviens-Amerika-Linien - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

### HOLBÆK

### JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK

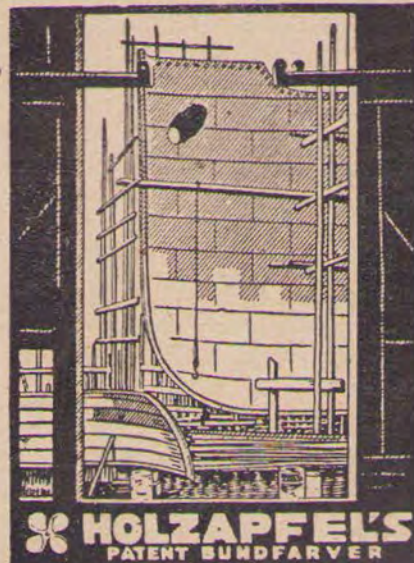
Telegr.-Adr.:

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

»Fiskers»

### DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



Telf. Helrup 1619  
Værkt. Dammise  
Øbro 4158  
Kirstinegade 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 ufejlbarligt.

# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
Gratis Overslag.

**THORNYCROFT MOTORER & PROPPELLER ER KENDTE  
OG SKATTET OVER HELE VERDEN**

Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af smaa Motorer, som kan faas.  
Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

## Kedelrensning

Rustbankning

*Eldst, bedst og billigst!*

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

## UNIFORMER

samt civilt 1. Klasses Skrædderi

**P. V. JENSEN**

PRINSESSEGADE 1 — TELEFON AMAGER 6392 v.

Leverandør til Kommunen og Havnevesenet.

## 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  
Redningsbaade og Skibsbaade.

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. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684      Fabrik af      Holmens Kanal 32.  
- Str. 133      Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

# OLSKIND

ER DET BEDSTE OLJETØJ  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

**Fabriken „OLSKIND“**

ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S. Telf.: 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>113</sup>. - København K. - Telf. Byen 6500.

## HØJ-CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9      TLF. PALÆ 1546 x.  
(ved Havnen)

### Cigar-Import

Største Udvalg - Billigt i Byen

Specialitet: SKIBSLEVERINGER

VILH. CHRISTIANSEN'S VINE FØRES

## 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 Brintvæske. Kompressoren kan installeres ved Skabet eller indtil 35 Mtr. fra dette. De mindre Størrelser kræver intet Kølevand. Strømfbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT

**J. INGVARDSSEN**

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.



## NORDISK FLAG

TELEFON 9752      OG FANEFABRIK      TELEFON 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>1</sup>



DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



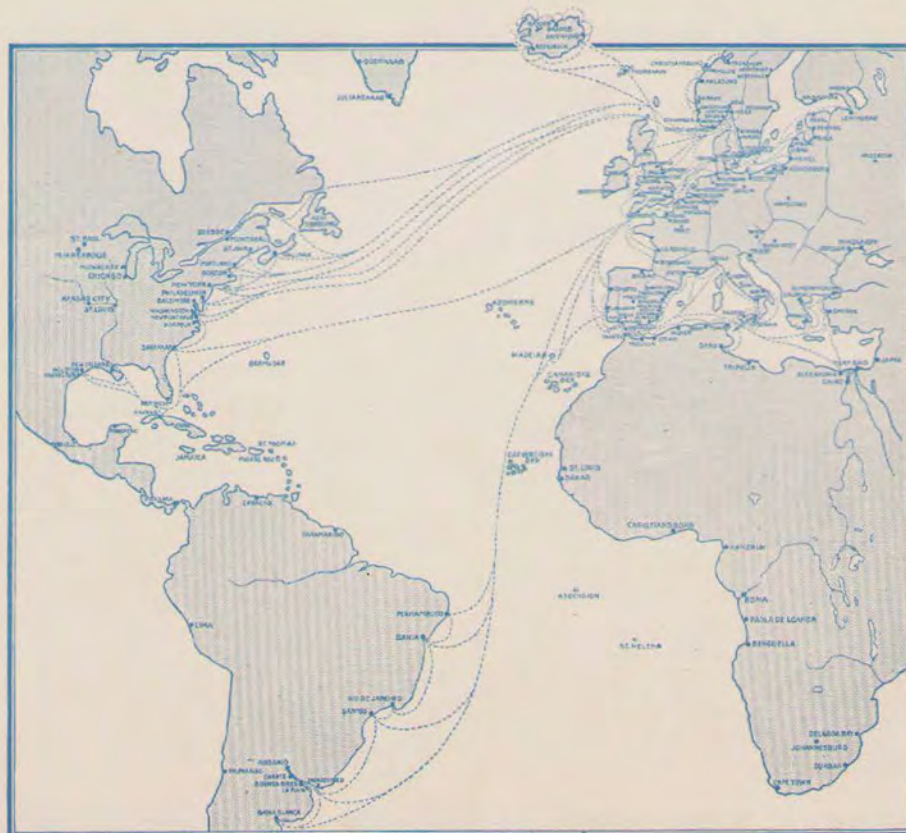


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

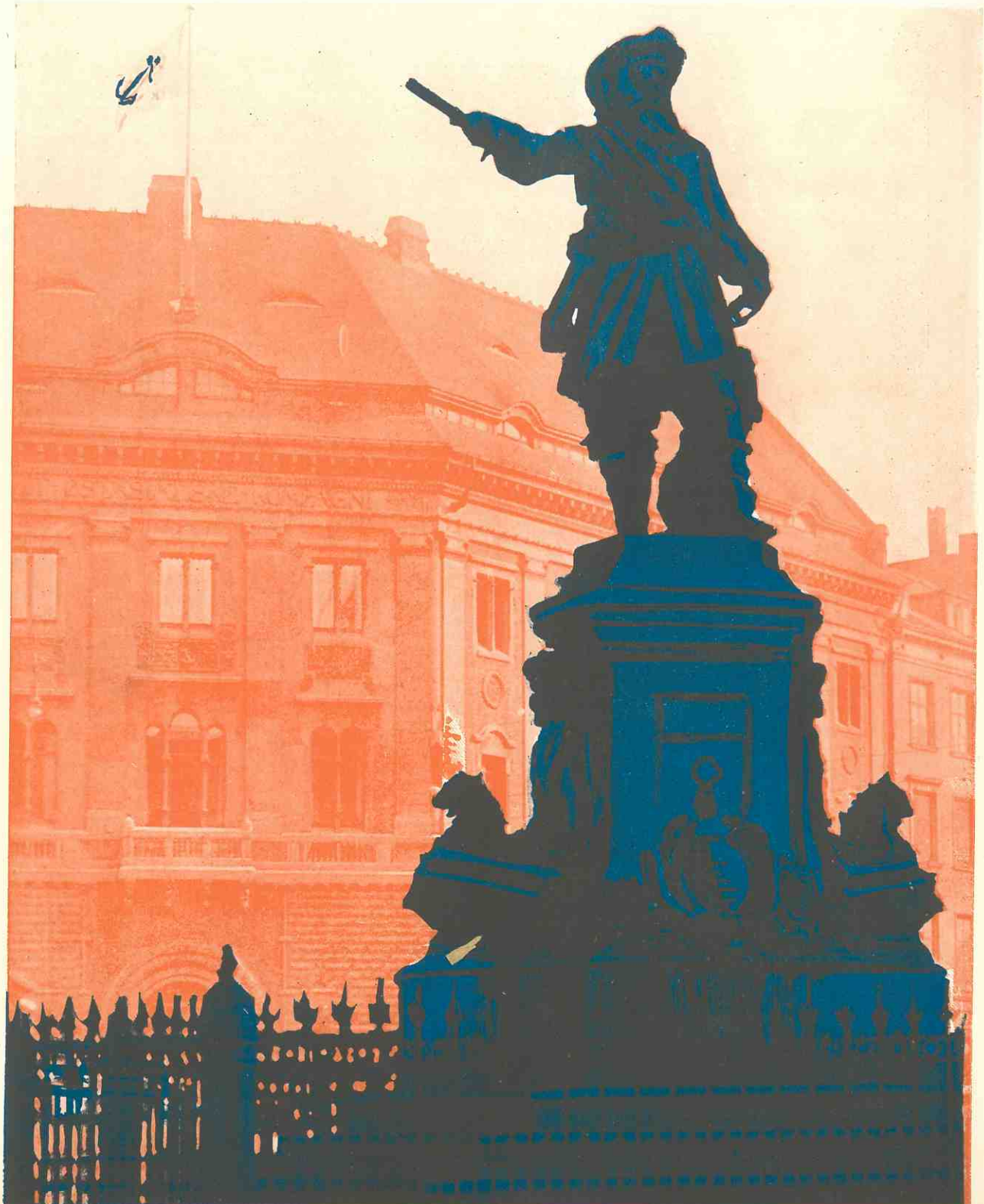
HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Skjolskibredier, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handels- og Cruisematnen, Martneforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri medlemsrede Parter og The International Seafarers Federation. . . . .

## "THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the De- cations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, O- Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen Trade and Exports-Industry and The International Seafarers Feder-

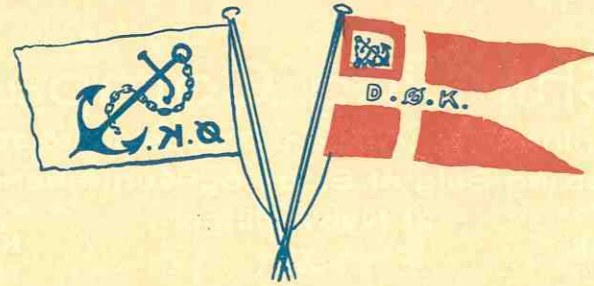
ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORT-INDU-



50 ØRE  
No. 4  
1927

50  
AF  
4.





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rute*

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

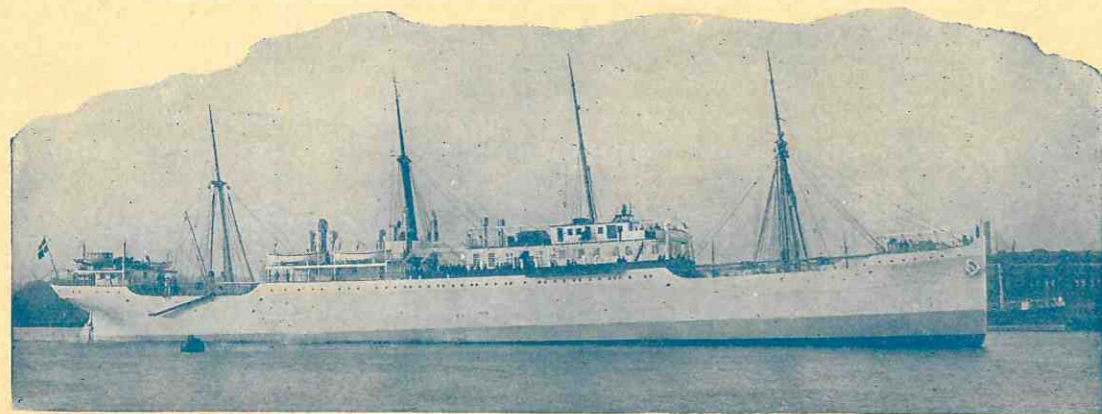
*Import til Europa*

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsarter.

Ekspert til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov og Savmølle drift i Siam.

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



# Jens With

Skibsproviantering 19, Nyhavn 19 Frilager Nr. 55  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

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

af Nybygninger.

København K.  
 Telegram-Adresse: PACAO

AMALIEGADE 43

## 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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.  
 STATSANERKENDT 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.

## 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.

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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 DAMPSKIBSELSKAB

LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
 LAXEGADE 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagter for d'Herrer Helsing og Grimm; Riga, Libau, Windau.

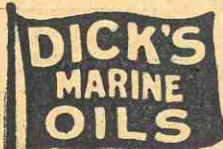


  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 TELEFON BYEN 8040-8041  
 Gothersgade 41 Ny Østergade 32  
 København K

**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



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!



**IVER C. WEILBACH & Co.**  
**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

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.

GRUNDLAGT 1870 **JOHN FORBÆCHS EFTF.** GRUNDLAGT 1870  
 TELEGRAM-ADRESSE: „FORBÆCHS EFTF.“ TELEFON CENTRAL 235  
 „FORBÆCHS EFTF.“ ALT I SKIBSARTIKLER ST. ANNÆPLADS 19-21

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**  
 „Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler Tryksager Protokoller

INDHOLD.

Forside i Farver: Niels Juels Statue og Ø. K.'s Hoved-kontor. Tegning af C. B.  
 De danske Søfolk — hvad skal vi med dem? Af Christian Bogø.  
 De første Atlanterhavsdampere. Illustreret.  
 Den nordiske Maskinmesterkonference.  
 Lodskikkertens Succes.  
 Fra Motorudstillingen, Marsmann, Groth & Co.  
 Berømte Pirater. Kaptajn Howel Davis.  
 Slaget paa Rheden 2. April 1801. Illustr. Engelsk Kobberstik.

Det Forenede Dampskibs Selskabs Jubilæum (sluttet) og Aarsberetning.  
 Ø. K.'s Aarsberetning.  
 En gammel Marinesoldats Erindringer fra Fregatten »Jylland«. (Illustreret.)  
 Lars Link. En Vesterhavsførtælling. (Ill.) Af Bennedsen.  
 De seneste Udgravninger i Grønland (Fotografier).  
 »Vikingerne«s Oplagelsesfest (med Fotografier).  
 En Stranding paa Vestkysten. (Foto).  
 Sabro Kølemaskiner. Med Tegninger.  
 Atlas Fabrikens Skibs-Dampmaskiner med Lavtryks-Dampmaskiner. — Nyt fra Søen.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.  
 Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

**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.

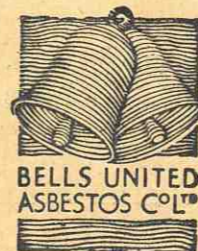
Amaliegade 35.

**Bunkerkul-Afdeling.**

Telegr.-Adr.: **Bunkerdepot.**

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.



**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
 LONDON

A/S HANNIBAL SANDER  
 EMDRUP—KØBENHAVN  
 TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
 af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
 Leverandør til den danske Hær og Flaade  
 og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALTI BEDSTE  
 KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**  
 Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

LAASEFABRIKEN  
**„OVAL“**

Emilievej 9. Kjøbenhavn V. Tlf. Nora 4423 y.  
 Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. **S. JOHANNESSEN**  
**FEDEVARER OG KONSERVERS**

en gros en detail

**HØJBROPLADS 13**

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

Danmark—Reval. — Danmark Nr. 6.

Ifølge en officiel Statistik blev Reval Havn i 1926 be-sejlet af i alt 2846 Skibe. Statistiken angiver ikke Ton-

Brug kun  
**HEMPELS**  
 PATENT  
 FARVER



nagen for de enkelte Landes Vedkommende, kun Skibe-nes Antal, og ifølge denne Opgørelse kommer Danmark ind som Nr. 6. Rækkefølgen er iøvrigt denne:

Tyskland 421 Skibe, Estland 394 Skibe, Finland 250 Skibe, Sverige 80 Skibe, England 56 Skibe, Danmark 45 Skibe, Norge 28 Skibe, Danzig 14 Skibe, Rusland 13 Skibe og andre Nationer 18 Skibe tilsammen.

»Frederik VIII« til Middelhavet. — Ny Lystrejse planlagt.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, Skandinavien—Amerika-Linien, vil i Foraaret 1928 i et Par Maaneder udtage den største af Amerikabaadene — »Frederik VIII« — af Farten paa Canada og U. S. A. og har i Stedet for planlagt en Lysttur til Middelhavet i Februar—Marts Maaned. Rejsen strækker sig over 45 Dage, idet Skibet afgaar fra København den 8. Februar og atter vender tilbage hertil den 24. Marts.



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.** Telgr.: „HECKSHERS“  
**COPENHAGEN**SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS  
**STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC****Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

**Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.**

Telf. 8892, Øbre 1802 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensmedium

Telegr. adr. „Proviant.“

Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
KøbenhavnD'Herrer Dæksofficers gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.Koster  
kun  
25 Øre.Faaes  
overalt.**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**  
**BAGERI** TELEFON 1852 — 1853FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 9. Tlf. A. 5049 x.  
Havnegade 11. Tlf. B. 5813 x.

Chr. Kastrup, Holbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Malt-  
franskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.**1/3 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

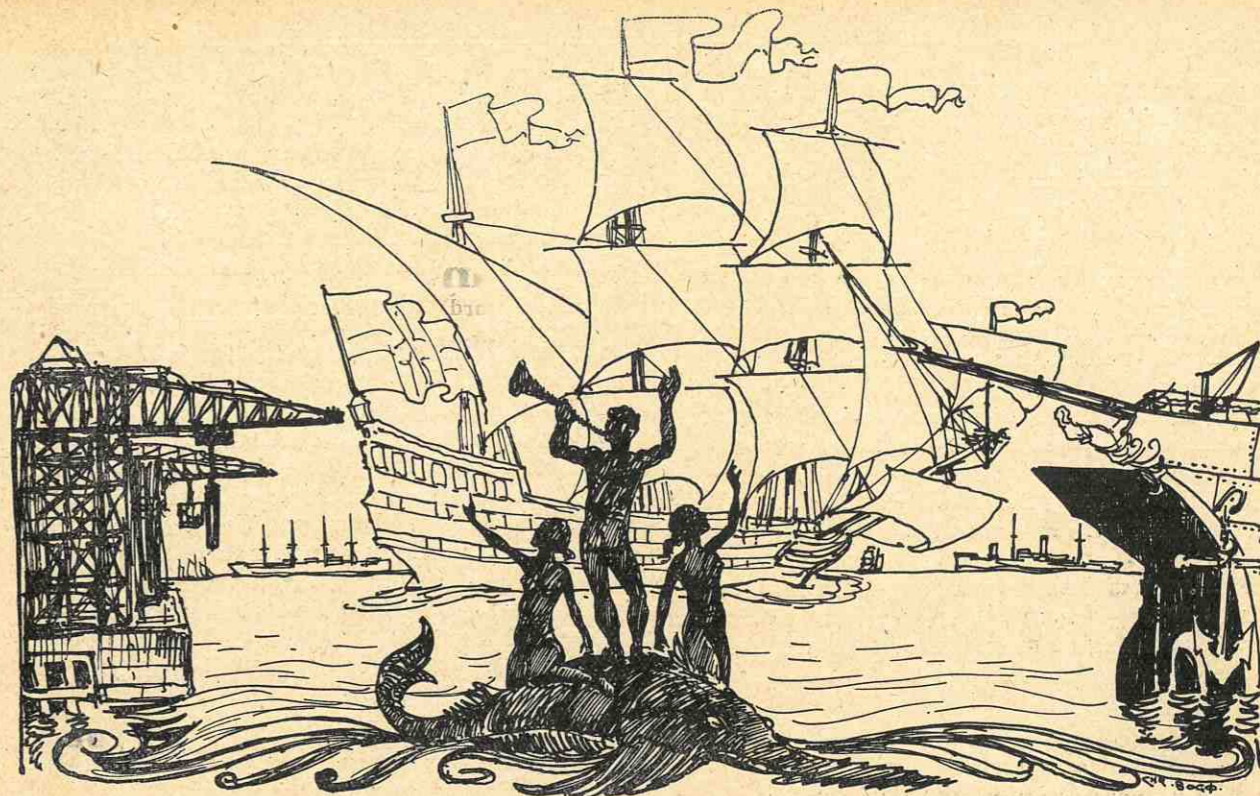
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

**»Myren« giver 5 pCt.**

Paa det i Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« afholdte Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som inkl. Saldo fra forrige Aar, 41,803 Kr., andrager 270,695 Kr., at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi et Beløb af 230,000 Kr. og at overføre til næste Aar Saldoen, 40,695 Kr.

Bestyrelsen foreslaar endvidere at udbetale i Udbytte 5 pCt., som afholdes af Selskabets Udbytte-Reguleringsfond.

Netto-Overskudet for 1925 var 488,746 Kr.; hertil kom en Overførsel paa 40,000 Kr. Det samlede Beløb, ca. 529,000 Kr., var altsaa en Del større end i 1926. Aarets Udbytte var — ligesom nu foreslaaet — 5 pCt., hvilket Beløb svarer til 200,000 Kr. Medens Dividenden ifjor blev betalt af Driftsresultatet, skal den nu udredes af Udbytte-Reguleringsfondet, der ved Udgangen af forrige Regnskabsaar var 928,150 Kr.

**Ulykken paa »København«. — Den unge Styrmands Død.**Den unge Styrmand *Poul Thorsøe-Jacobsen* paa Femmesteren »København«, der er forulykket ved at falde overbord, da Skibet var ca. 3 Dages Rejse fra Adelaide i Australien, var Søn af afdøde Konsul *Jacobsen*, D. F. D. S.'s Ekspeditør i Frederikshavn. Han havde Styrmandseksamen fra »Københavns Navigationskole«, hvor han var en overordentlig flink Elev, og var nu paa sin 2den Rejse som 4de Styrmand med »København«, ombord i hvilket han tidligere havde sejlet som Elev.Ulykken skete under vestlig Storm om Formiddagen. »København« forblev i Nærheden af Ulykkesstedet til hen under Aften, og der blev selvfølgelig gjort alt for at bjerpe den overbordfaldne, men desværre uden Resultat. Styrmand *Thorsøe-Jacobsen* blev 24 Aar gl.**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2, TELEF. 9822 Ø REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ****EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT****De danske Søfolk - hvad skal vi med dem?**

Betragtninger i Anledning af Knud Rasmussens Forevisning af den amerikanske Grønlands-Film.

Vi bragte i vort Marts Nr. nogle Billeder fra Grønland. Besætningen fra »Islands Falk« hjælper den amerikanske Bartlett-Grønlandsekspe-dition, hvis Skib, Skonnerten »Morrisey«, var løbet paa et Skær og nu maatte tættes i Bunden. Arbejdet blev udført af Tømmermanden (og Dykker) fra »Islands Falk«.

Ekspeditionen havde været oppe i det Nordlige og maatte holde den gaaende paa Pumperne ned til Upernivik, hvor Skibet sattes paa Land.

Ekspeditionens Formaal var videnskabeligt; man optog pragtfulde Billeder fra Indlandsisen, fra Jagter og Eskimoliv, og alt var gjort paa en fornøjelig og frisk Maade. Vor egen berømte Knud Rasmussen var indbudt til at gøre Turen med, og ombord paa »Islands Falk« stævnedes han da mod Nord og mødte Ekspeditionen efter dens Uheld, netop da »Islands Falk« var tilkaldt for at hjælpe.

Om alt dette berettede Knud Rasmussen her i Byen ved Forevisningen af Filmen, men, som VIKINGEN bemærkede i sidste Nr., var der mellem alle disse udmærkede levende Billeder ingen fra de Dage, da Reparationen stod paa. Paa vort Spørgsmaal derom svarede Knud Rasmus-

sen, at de Billeder, der var taget, ikke havde været heldige, hvilket vi beklagede.

Senere har vi faaet at vide, at Fotograferne var oppe i Indlandsisen, medens Reparationen stod paa — og det maatte de selvfølgelig have Lov til —, saadan en Smule Reparation, ovenikøbet ikke i Storm eller Uvej, men inde paa Kysten var da ikke noget at tale om!

Selvfølgelig ikke!

Og det var jo heller ikke for at vise danske Sømænd i Arbejde, at Ekspeditionen var draget af Sted!!

Men alligevel!

Nu rulles Filmen paa sin Sejrs-gang baade i Danmark og Staterne over — uden de danske Sømænd!

Og de danske Sømænd kan være det foruden. Men —

ved en af Forevisningerne her i København, da Underskriveren heraf savnede de omtalte Billeder, som VIKINGEN selv senere har skaffet fra »Islands Falk«, ved een af disse Forevisninger rettede Underskriveren heraf følgende Spørgsmaal til sin Sidemand, en brav Borger her udi Staden:



»Jamen, man savner de danske Sømænd!«  
Men Borgeren vendte sit Ansigt mod mig og svarede uforstaaende:

»De danske Sømænd! Hvad skulde vi med dem?«

»Jo!

Havde det ikke set godt ud nu, da Filmen gaar maaske Verden over, om man paa et af Billederne havde set den amerikanske Leder veksle et Haandtryk med den danske og takket ham for Hjælpen?«

»Naah, ja. Men det er jo kun i Deres Egenskab af Redaktør af VIKINGEN, De taler nu!«

»Rigtigt, min Herre!

*Men det er netop VIKINGEN's Mission: at berette i Land om den Indsats, som ydes af Søens Folk!«*

»Vikingen«s Læsere og Søens Folk maa holde mig til Gode — men det er jo saa nemt for en stor Forsamling at more sig over de muntre Sider ved Tilværelsen, medens den er uvidende om Alvoren.

At sejle er jo ikke altid en munter Film til et billigt Grin.

Lad nu gaa, at »Falken«s ovenfor omtalte Arbejde blev udført i godt Vejr — *men vi kender den danske Sømandsstand tilstrækkeligt til at vide, at selv om Vejret havde været nok saa haardt og Faren nok saa stor, saa var danske Søfolk ikke veget tilbage, men havde rakt Haanden ud!*

Og det er dette, vi ønsker at understrege.

Det hænder maaske Hundreder af Gange Aaret rundt, at danske Søfolk rækker nødstedte Kammerater en hjælpende Haand eller modtager. Er Tilfældet særligt beundringsværdigt, naar det frem til Offentligheden, ellers tales der ikke mere om den Ting! — Søfolk taler ikke om den Slags. — Men er Tilfældet gaaet af i Stilhed, ja saa var der ikke mere at tale om.

Men nu ruller Filmen — *i Stilhed, men under drønende Bifald og Applaus i Danmark som Jordan over, uden at den danske Sømandsstand faar, hvad der tilkommer den!*

For: »Hvad skal vi med de danske Sømænd?«

Alene den Omstændighed, at en saadan Udtalelse kan falde, maa være nok til at gøre indlysende for den Søfarende, hvor lidt denne Stand i Virkeligheden er i Rapport til Offentligheden i Land trods alle dens udmærkede Medlemsblade. VIKINGEN's Redaktør her alene kan heller ikke

løse Spørgsmaalet paa een Gang, men »VIKINGEN« er Vejen.

Fra flere Tusind Vinduer eller Bladhandlerstader lyser hver Maaned »VIKINGEN«s Forside ud over Gader og Stræder og giver i sit Indhold ligesom et Kig ud i Søens Verden!

Paa tredje Aar har vi nu bearbejdet Offentlighedens Opmærksomhed, og man behøver ikke at være blind for at se, at Pressen som Helhed nu langt mere end før bringer maritime Billeder og Emner. Ak ja, til Tider har de helt travlt med at følge med, for at ikke »Vikingen« skal være det eneste. Men vi skal videre endnu. Ogsaa vor Udbredelse er vokset og vokser Dag for Dag. Men den Søfarende maa ikke være blind for, at jo større Udbredelse, vi har paa Søen, desto større Udbredelse kan vi skabe os i Land.

Er det ikke en blodig Haan mod den danske Sømænd, at overhovedet den Tanke kan tænkes, endsige udtales?

»Hvad skal vi med de danske Sømænd?«

Du Skibschef!

Du Maskinchef!

Du Styrmand, Mester, Radiotelegrafist, Hovmester eller Matros og Fyrbøder!

Har du aldrig selv følt Lunkenheden hos Folk i Land, naar det gjaldt Skibsfartens og de Søfarendes Sag?

En Lunkenhed, der glimrende kan parres med en Sætning som denne:

»Hvad skal vi med de danske Søfolk?«

En uskyldig Sætning! Et henkastet Ord! Men dog en Hverdagstanke — der kun mentes saa uskyldigt, saa hverdagsagtig!

Men den Dag, VIKINGEN af Mangel paa Tilslutning fra den Søfarende gaar ind, sænkes et dansk Flag i Land, og Borgerskabet vil smile —

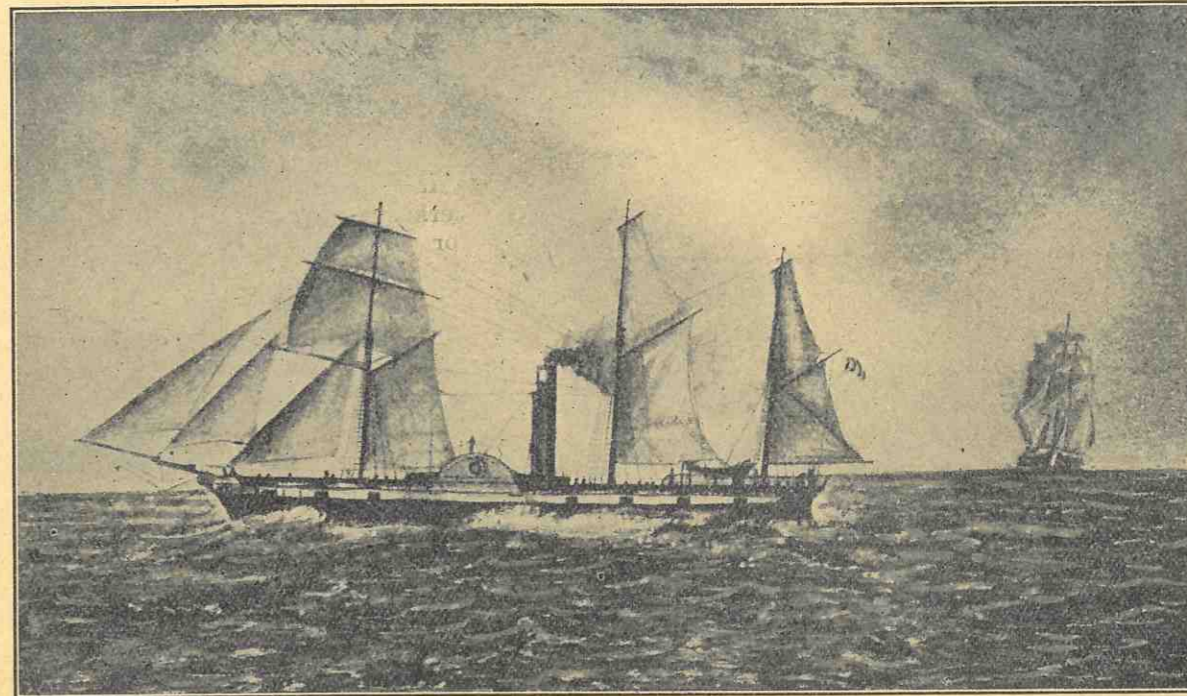
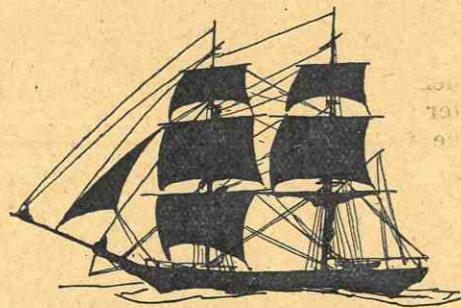
Ja, hvad skulde vi egentlig med de danske Sømænds Blad?

»Hvad skal vi med et Blad i Land, der kun taler om vor Gerning?« siger den uforstaaende.

Men den Søfarende, der gransker dybere end lige Dagen og Vejen, véd ogsaa, at alle andre Erhverv har talrige Aviser, en mægtig Presse, der taler deres Sag, medens VIKINGEN er ene om at tolke Søens Verden.

Og derfor vil han støtte Bladet af al sin Magt — det vil sige, ikke alene selv holde det, men ogsaa faa Venner, Kolleger og Kammerater ombord og iland til at købe eller holde det.

CHRISTIAN BOGØ.



## De første Atlanterhavs-Dampere.

Debilligst med Tilladelse fra Smiths Dock Monthly.

### Kapløbet.

Tidligt i Aaret 1838 meddelte en Annonce, at Dampskibet »Sirius«, ført af Løjtnant Roberts, Royal Navy, vil starte fra London, Onsdag den 28. Marts bestemt for New York og anløbende Cork's Havn. Afsejler fra Cork's Havn den 2. April og afrejser fra New York den 1. Maj.

Det kan nok være, der var Sensation i disse Linjer!

Thi hvad vilde det sige, at man saaledes uden Kommentarer turde fastsætte ind i Fremtiden en bestemt Ankomstdato eller fastsætte Afgangsdagen for et Skib, som nu laa i London og først skulde afgaa til Amerika?

Der var altsaa nok at blive forbavset over. Det maa mindst have været noget nær det samme som naar Beboerne i en fjern Landsby i Indre-Asien i vore Dage pludselig fik at vide, at »fra i Morgen« er der fast Forbindelse med New York gennem Luften.

Forhindret af Uheld kom »Sirius« først afsted om Morgenen den 4. April med 94 Passagerer ombord og naaede saa New York, efter en Tur paa 18 Dage fra Cork, om Morgenen den 23. April.

Søndag den 8. April, tre Dage efter at »Sirius« havde forladt Cook, afsejlede »The Great Western« fra Bristol, hvor den var bygget. Bestemmelsesstedet var New York, hvor den ankom om Eftermiddagen samme Dag, som »Sirius« var ankommen, — ialt en Tur paa 15½ Dag.

»Sirius« havde vist sig for lille for Atlanterhavsarten og Fragtfarten her og blev derfor si-

den kun anvendt i Kystfart ved England, hvor den forliste 1847.

Rederiet, der ejede »Sirius« besluttede straks at bygge to nye Atlanterhavsfarere, og betydelig større, the »British Queen« og »President«.

»British Queen«, bygget af Curling & Young, Themsen, med Maskine fra Napier, Clyde, forlod Portsmouth bestemt for New York 12. Juli 1839 og gjorde sin første Rejse paa 14 Dage 8 Timer. Den krydsede Atlanten seks Gange i 1839 og fem Gange i 1840.

Søsterskibet (1840) »President«, bygget sammesteds men med Maskiner fra »Fawcett & Preston, Liverpool, gjorde kun tre Rejser. Den forlod New York bestemt for Liverpool den 10. Marts 1841, med et stort Antal Pasagerer og en værdifuld Ladning, men gik ned med Mand og Mus, man hørte aldrig fra den. Dens Kaptajn paa denne Rejse var den stoute Løjtnant Roberts fra »Sirius«!

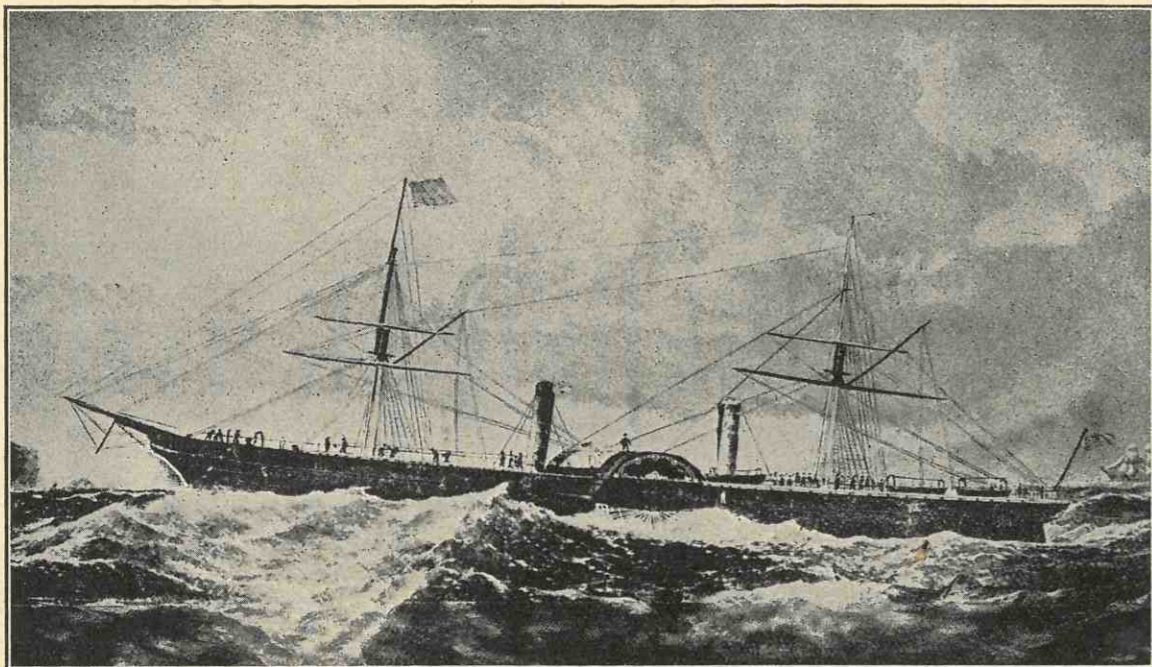
Samme Aar solgtes »British Queen« til den belgiske Regering, hvilket skyldtes Rederiets finansielle Sammenbrud foraarsaget ved Tabet af »President«.

»The Great Western« sejlede regelmæssigt i Aarene 1838—43 mellem England og Amerika og gjorde i den Tid 64 Rejser. Dens hurtigste Tur ud var 12 Dage 18 Timer og hjem 12 Dage og 8 Timer. Den solgtes senere til West India Mail og blev ophugget i Vauxhall 1857.

»The Great Western Steam Navigation Company« var det første, som sendte en Skruedamper

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -





The PERSIA, den første Jern-Cunarder. Søsterskibet SCOTIA var den sidste Hjuldampner i Atlanterhavsfarten.

over Atlanterhavet, Jernskibet »Great Britain«, bygget 1842 af *Patterson* i Bristol.

Dette Skib havde seks Master, hvoraf de fem havde Gaffel- og Stagsejl, medens den anden fra Bougen at regne var Raa-rigget. Paa sin tredje Rejse paa Rejsen til Amerika løb den paa Grund i Dundrum Bugten tætved Belfast efter at have forladt Liverpool den 22. September 1846. Den blev taget af Grunden næste Sommer og havde taget mærkværdig liden Skade. Dette Uheld havde imidlertid en forbavsende, ja rent ud fænome-

nal Indflydelse paa Skibsbygningsindustrien siden hen. Thi talrige Skibsbyggere og Redere besaa den i Dokken og var forbavset over, hvor lidt den havde taget Skade. Og nu kom der Fart i Jernskibsbygningen!

#### The »Curacoa«.

Dermed er imidlertid ikke Spørgsmaalet om den første Atlanterhavsdampner uddebatteret. I sidste Øjeblik melder sig endnu en Deltager og med ret detaljerede Oplysninger. Det er »Cura-

## Den nordiske Maskinmester-Konference

9. 11. Marts 1927 i København.

(The interscandinavian Union of Engineers).

Fra Dagspressen:

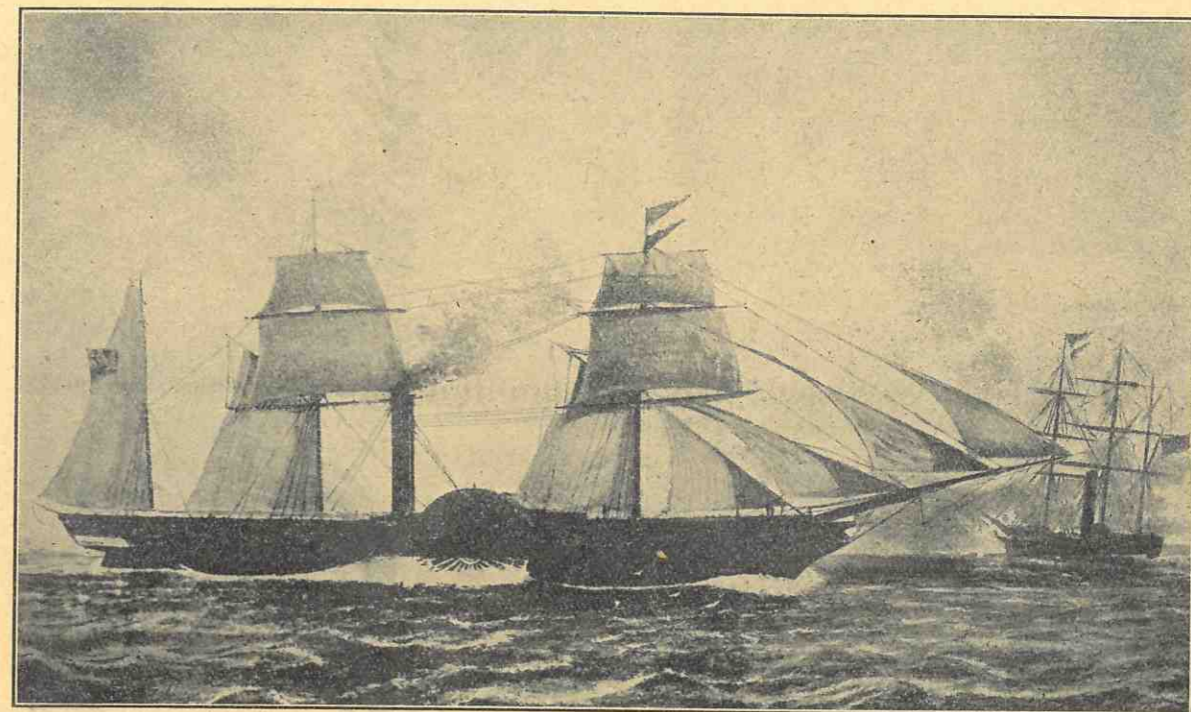
Følgende Foreninger afholdt Konferencen: »Svenska Maskinbefälningförbundet«, »Det norske Maskinistforbund«, »Finska Maskinmästareförbundet« og den danske »Maskinmestrenes Forening«. Sammenslutningen blev dannet 1919 og omfatter c. 10,000 Mestre. Formaalet er at drøfte fælles Interesser med Hensyn til Lovgivning og Teknik.

En af de væsentligste Opgaver, de forskellige Foreninger har sat paa deres Program, er Spørgsmaalet om Maskinmestrenes saavel praktiske som teoretiske Uddannelse, med det Formaal, at Maskinmesterforeningens Udøvere til Søs stadig kan være paa Højde med Udviklingen. Ved Konferencen her benyttedes den ene Dag til Drøftelse af Sammenslutningens indre Forhold og de to andre Dage til Afholdelse af en søfartsteknisk Konference, hvor Foredragsholdere saavel fra Maskin-

mestrenes egen Kreds som fra andre søfartsinteresserede Kredse behandlede vigtige og aktuelle maritime Spørgsmaal. Blandt Foredragene kan nævnes: Maskinmester H. J. Wolff: »Brændselsøkonomien i Dampskibe«, »De nyere Typer af Dieselmotorer«, Maskinmester Åström (Direktør for Svenska Maskinbefälningförbundet) »Skibsmaskineriets Udvikling« og Overretssagfører Sv. Aage Funder (Sekretær i Sølovskommissionen) »Den interskandinaviske Sømandslov«.

Til Konferencen var indbudt Dampskibsredere, Søfartsteknikere, Maskinmestre, Konstruktorer o. a. — »Dansk Dampskibsrederiforening« havde stillet sin Mødesal til Raadighed for Konferencen, der var den første i sin Art, og som blev fulgt med Opmærksomhed til Gavn baade for Maskinmesterstanden og for Samfundet som Helhed.

Udover de rent tekniske Enkeltheder skal vi nævne



The BRITANNIA, Cunard-Liniens første Dampner.

coa« fra kgl. Nederlandske Flaade, der formener sig berettiget til Titlen at være den første Dampner, som helt ved Hjælp af Damp, er gaaet over Atlanten!

Enkelthederne om »Curacoa« skyldes ikke mindst *Direktørerne for Netherlands and American Steam Navigation Co.*, og *Dr. M. G. de Boer, Marineskribent*, Amsterdam, ligeledes *Kaptajn Frank C. Bowen*, R. M. London, og *Direktøren for Prins Henriks Marine Museum*, Rotterdam.

»Curacoa« var oprindeligt døbt »Calpe« og bygget af Træ af *J. H. og J. Dake*, Dower, England. Disse solgte den til den hollandske Regering i November 1826. Dens Maal var: 438 Register-Tons og 134 Fod lang. Maskineriet bestod af to Maskiner paa 50 H.K. (nominal) hver.

Paa sin første Rejse var »Curacoa« udrustet med to Kanoner, men under den belgiske Revolution 1830 blev Armeringen forøget. Den startede sin Jomfrurejse over Atlanterhavet i Hellevoet-

et Par Smaatræk. Maskinmester Wolff sluttede sit Foredrag med følgende lille Pudsighed:

Før Krigen byggede England en Serie nøjagtig ens Krydsere, og alt forløb tilfredsstillende paa Prøveturene, indtil man naaede den femte. Da var det ikke muligt at faa Maskinerne op paa det højeste Omdrejningstal og dermed Maksimalfart af Skibet. Prøven blev gentaget flere Gange, men med samme Resultat. Da fandt Prøvekommissionens Formand paa at hente den Rorgænger, som havde været brugt ved de første fire Prøveture. Og nu kom man op paa Farten, thi denne Mand styrede med langt færre og mindre Bevægelser af Roret end den Mand, man hidtil havde brugt, saa at Roret ikke gav saa megen Modstand. Brændselsøkonomien i Dampskibe er altsaa ogsaa afhængig af *Rorgængerens — samt at Navigatøren foruden af Befragterens og Rederens Dispositioner.*

Men ganske særligt fortjener Formanden for »Maskinmestrenes Forening« *K. A. Rasmussens* Indledningstale at nævnes. Formanden sagde bl. a.:

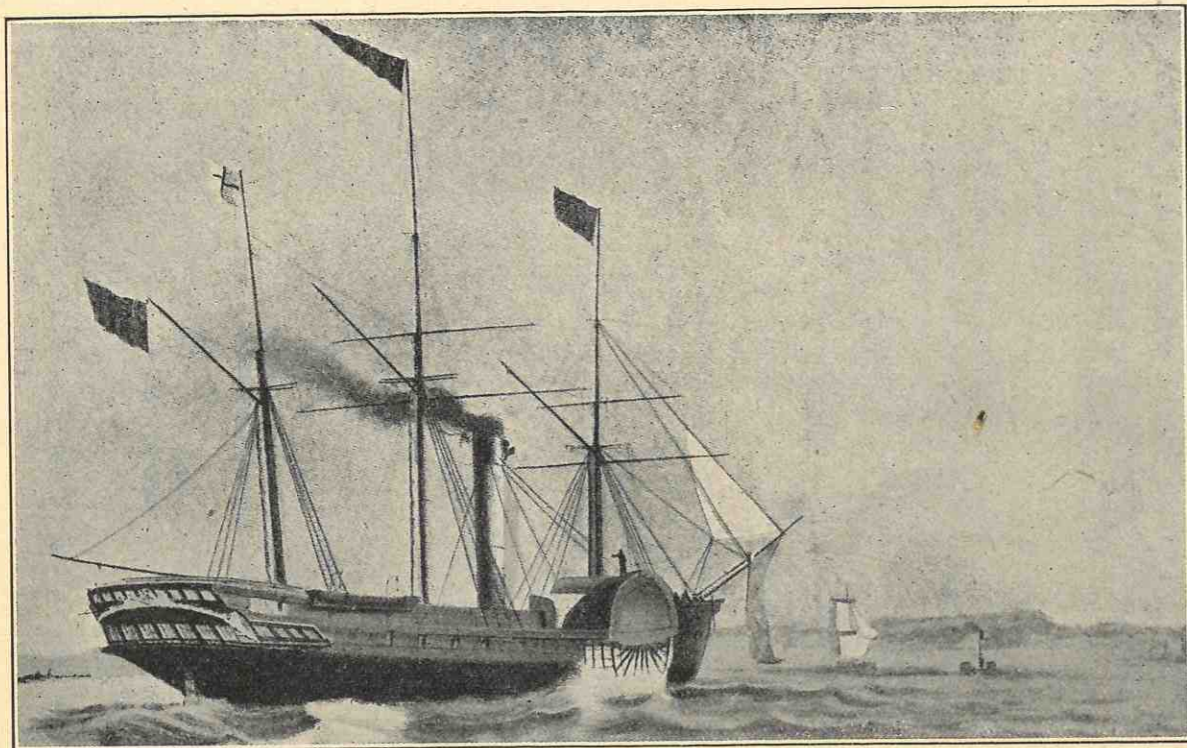
Tidens Løsen er Økonomi for den enkelte som for hele Samfundet. For Skibsfartens Vedkommende er den mest effektive Udnyttelse af Brændelet, den størst mulige Driftssikkerhed, Værdier, som Maskinmestrene ad-

ministrerer og har Ansvar for, utvivlsomt af meget stor Betydning for en rentabel Drift af Skibene. De skandinaviske Maskinmestre har ønsket, samtidig med at de traadte sammen for at drøfte deres indre Forhold at stævne alle Søfartsinteresserede til Foredrag og Diskussion om disse vigtige, aktuelle Problemer, dels fordi disse Problemer er Maskinmestrenes hele Gerning, dels fordi vi gerne vil give vort Bidrag til Belysning af Spørgsmaal af saa stor Betydning for Skibsfarten som Helhed. Vi har ment det formaalstjenligt, at Dampskibsredere, Navigatorer, Maskinmestre og andre Søfartsinteresserede træder sammen og, foruden tekniske Spørgsmaal, i Fordragelighed diskuterer de Love, der fordeler Pligter og Ansvar ombord, ikke mindst for de Ledendes Vedkommende, som i det store og hele er ens for de skandinaviske Lande.

Forhaabentlig vil Resultatet af de to Dages Forhandlinger fæstne sig i Indtryk, der vil blive omsat til samfundsnyttig Gerning. Formanden takkede alle, som har vist Konferencen Interesse, og anmodede dernæst Handelsministeren om at aabne Konferencen.

Foruden Handelsministeren var bl. a. følgende indbudt: Borgmester Kaper, Havnedirektør Borg, Departementschef Dalhoff, Kolonidirektør Daugaard-Jensen,





BRITISH QUEEN (1836), Søsterskibet PRESIDENT blev bygget 1840.

stuis, tæt ved Rotterdam, den 26. April 1827 og naaede sit Bestemmelsessted Paramaribo, Hollandsk Vestindien, den 24. Maj. Sejlede derfra til Curacoa. Hjemrejsen startedes den 6. Juli, og Skibet ankom til Rotterdam 4. August. I 1828 gjorde »Curacoa« endnu en Rejse og i 1829 en tredie. Den anvendtes som Krigsskib indtil 1848, da den blev solgt for 9500 Floriner og blev erstattet af et andet Skib af samme Navn.

Det er bevist, at Maskinerne ombord paa dette Skib blev kun standset i Tilfælde af Maskinskade. Paa den anden Rejse arbejdede Maskineriet uafbrudt fra den 1. til den 14. Maj — hvilket betragtedes som en stor Sensation!

Hvad siger vore Dages Navigatører og Maskinchefer til dette interessante Faktum? Og hvilket Fremskridt til nu!

Direktør Kørbing, D. F. D. S., Kontorchef Krogh, Folketingsmændene Bouet og P. Andersen, Overskibsingeniør Aage Larsen, Marineingeniør Wolff, den danske Maskinmesterforenings tidl. Formand, Hr. Mortensen, Direktør Uggeløse, Skibsingeniør Bense og Kaptajn Hagelberg o. m. a. Repræsentanter for Skibsfart og Teknik fra alle fire nordiske Lande.

#### SKIBSOFFICERERNES KONFERENCE.

Samtidig med Afholdelsen af denne søfartstekniske Konference samledes Bestyrelsen for den internationale Skibsofficerforening — »The international Mercantile Marine Officers Association« — til Møde i Maskinmesterforeningens Lokaler for at drøfte Spørgsmaal af international Interesse for Skibsofficerer, derunder særlig de Spørgsmaal, der vil blive optaget til Behandling paa den internationale Søfartskonference, som skal afholdes i Genève næste Aar. Den internationale

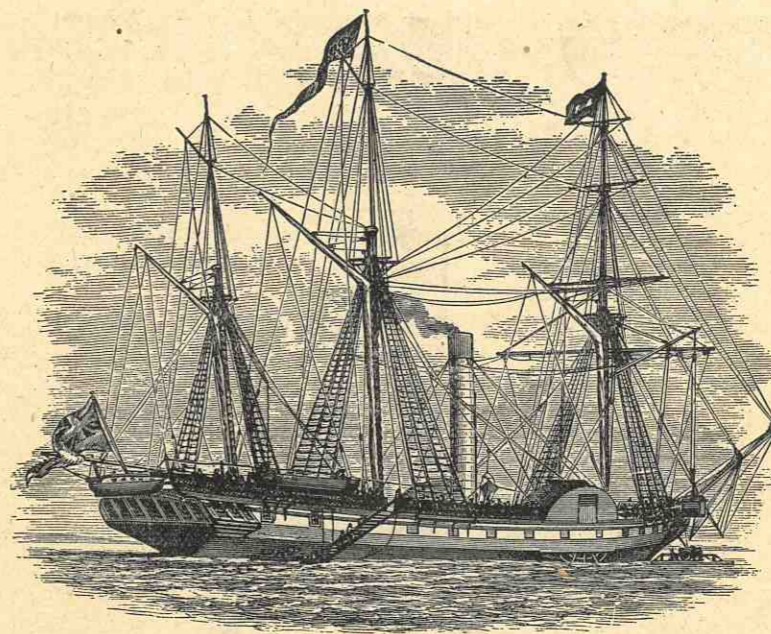
Skønt Skibet var Krigsskib, medtog det dog private Passagerer, Post og særlig kostbar Fragt!

Medens det tidligere blev hævdet, at det amerikanske Skib »Savannah« var det første Skib, som udrustet med Dampmaskine krydsede Atlanten, og medens »Curacoa«, som det vil ses, var den første Oceandamper, som gennemførte en Atlanterhavstur ved Hjælp af Dampmaskinen alene, saa er der al Grund til at mindes »Sirius« som den første engelske Damper, der sejlede over Atlanten saavel som over noget andet af Verdenshavene ved Hjælp af sin Damp alene.

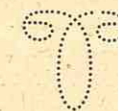
Paa samme Maade kan det heller ikke nægtes, at det egentlig var »Great Western«, som viste, hvorledes Dampkraften kunde anvendes til at opbygge en sund og praktisk Handelsforbindelse paa.

Skibsofficerforening bestaar f. T. af Navigatører, Maskinmestre og Radiotelegrafister i Frankrig, Tyskland, Belgien, Holland, Spanien, Japan, Amerika og Danmark. Præsidenten er en fransk Skibsfører, Kaptajn Francois Mas, Marseille. Generalsekretæren er Formanden for de belgiske Skibsofficerer, Maskinmester A. Brandt, Antwerpen. Endvidere mødte Formanden for den hollandske Skibsførerforening, Kapt. Seret, Rotterdam, Formanden for den hollandske Maskinmesterforening, Maskinmester Veenstra, Rotterdam, for den tyske Maskinmesterforening Maskinmester Freese, Hamborg, Formanden for den tyske Navigatørforening Kaptajn Freyer, Hamborg. Sekretæren for Radiotelegrafistforeningen i Danmark, J. Madsen, og Formanden for Maskinmestrenes Forening i Danmark, Maskinmester K. A. Rasmussen.

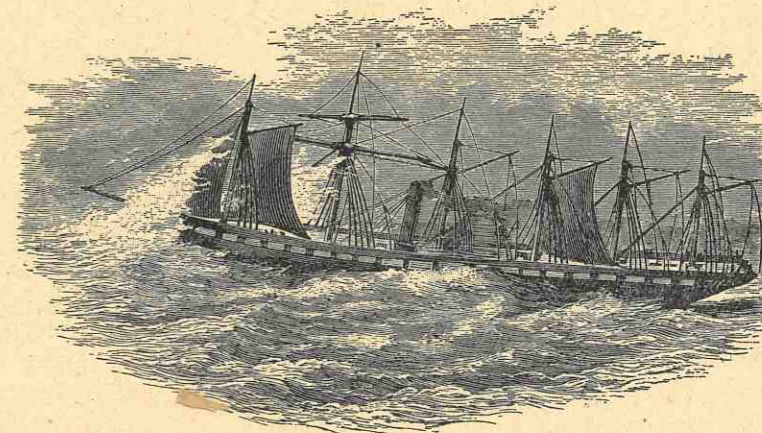
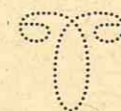
— Pressen var indbudt, dog — noterer vi for en Ordens Skyld — ikke VIKINGEN.



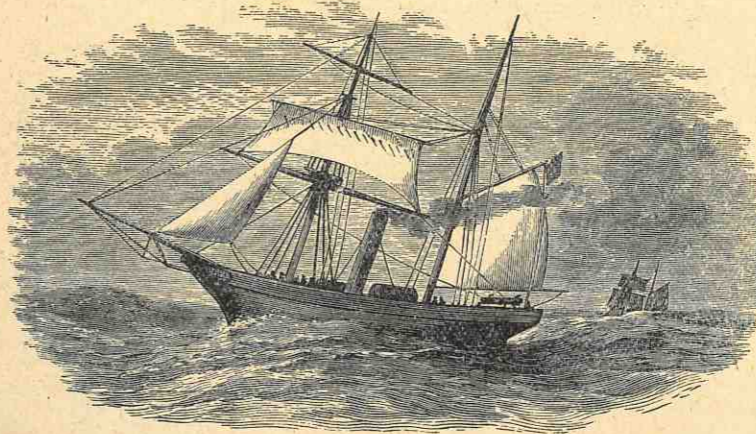
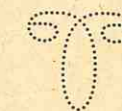
UNITED KINGDOM, 1826  
første større Damper mellem London og Skotland.



The GREAT BRITAIN,  
den seksmastede Damper.



ROBERT F. STOCKTON,  
en af de første Skruedampere.





## HVEM VIL HAVE EN LODSKIKKERT GRATIS??

Da Deltagelse i vor Bortlodning af Lods-Kikkert mod Indsendelse af Abonnementer naturligvis staar aaben for alle, har vi allerede haft den Glæde at komme af med flere Kikkert. De fleste Deltagere eller rettere Indsendere af Abonnementer har, opmuntret af Fremgangen, forandret deres Deltagelse saaledes, at saa at sige alle i Øjeblikket arbejder paa at indsende mindst 10 Helaarsabonnementer. Flere Interesserede ligger som ved et Væddeløb lige foran Maalet med henholdsvis 7—8—9 Abonnementer, men da 10 giver sikker Gevinst, behøver man ikke at være i Tvivl om noget. Første Mand af alle Vindere havde 12 Helaarsabonnementer, og flere havde 10.

*Alle de Herrer har faaet deres Lods-Kikkert og er meget tilfreds med samme!*

*Der er endnu flere Lods-Kikkert at hente; hvem skal være de næste???*

Jacob Jensens Baadebyggeri er flyttet fra Tuborg Havn til 10-Meter Bassinet ved Kalkbrænderihavnen og har faaet indstillet et rigtig godt Beddingsanlæg, som er særligt godt beliggende for Baade, som skal paa Bedding om Sommeren. Der bliver indrettet særlige be-

kvemme og fredelige Bropladser til Sommerplads. Beddingen har Plads til c. 50 Fartøjer for Vinteropbevaring. Iøvrigt fortsætter Jacob Jensen med Bygningen af sine smukke 22 Fods Standard Motorbaade, som er særlig egnede for vore Farvande.

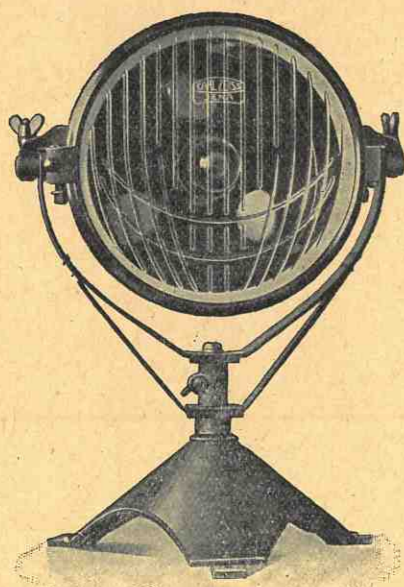
## Fra Motor-Udstillingen.

A/S Marsmann, Groth & Co.

udstillede paa Stand Nr. 94 sine forskellige Specialiteter, nemlig

- »Johest«-Lyddæmper,
- »Zeiss« Projektører og Automobiltilbehør,
- »Estro« Ladeaggregat og
- »Hazet«-Forstøver,

for hvilket Firmaet har Eneforhandlingen for Danmark. For alle, der har med Forbrændingsmotorer at gøre, det være sig Cykle-, Automobil-, Baad-, Skibs- eller stationære Motorer, har »Johest« (Dansk Patent Nr. 29118) Interesse, idet det er den eneste Lyddæmper, som ikke øver Modstand mod Udblæsningsgassen, men tværtimod afsuger Forbrændingsprodukterne, hvorved ikke alene



Motorens Kraftydelse forøges indtil flere Hestekraft, men ogsaa Brændstofforbruget reduceres betydeligt. Selv Skeptikerne er forlængst overbeviste gennem de praktiske Resultater og Apparats stigende Afsætning, ikke blot her i Landet, hvor Firmaet er Leverandør til de førende Automobilfabrikker, Staten og Kommunerne, men ogsaa til Sverige og Norge, hvortil en omfattende Eksport er i Udvikling, hvilket er en Borgen for denne Opfindelses Bonitet.

Endvidere har Firmaet Eneforhandlingen for Carl Zeiss, Jena, Abt. Auto, hvis Artikler, der omfatter Projektører til alle Formaal, elektrisk Tilbehør til Motorcykler, Automobiler og Motorbaade, Retningsvisere etc., frembyder det fineste optiske og tekniske Præcisionsarbejde paa sit Omraade. Særlig de store Projektører til Fartøjer vakte Opmærksomhed paa Udstillingen paa Grund af deres enestaaende Lysvirkning og indbyggede Gullysafblænding, der letter Sejlad i Taage, Regn og Snetykning.

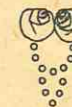
Alle Zeiss-Lyskastere er forsynet med slebne Krystalreflektorer med Sølvbelægning paa Bagsiden, som i Mod-sætning til de i Almindelighed anvendte Metalspejle er modstandsdygtige overfor enhver Indflydelse af Fugtighed, Varme eller Saltvand.

Endelig præsenterer Firmaet nogle Nyheder, saasom »Estro« Ladeaggregat, der kan tilsluttes til Lysledningen og hvormed enhver uden Fagkundskab kan oplade sin Radio- eller Automobilakkumulator, samt »Hazet«-Forstøver (Dansk Patent Nr. 29727), der udelukker Karburatorbrand i Motorer, nedbringer Benzinførbuget og letter Starten i koldt Vejr, hvorfor den har Betydning for enhver Motorejer til Lands eller til Vands.

Det tilraades Interesserede, at aflægge et Besøg i Udstillingslokalerne Holbergsgade Nr. 3, hvor alle Artiklerne beredvilligst demonstreres uden Købetvang eller nogen som helst Forpligtelse.



## Berømte Pirater.



Kapt. Homel Davis.

Denne Pirat fra Wales blev født i Milford i Monmouthshire. Han kom til Søs allerede som Dreng og sejlede senere som Første-Styrmand i »Cadogan« af Bristol paa Guinea Kysten. Udfør Sierra Leona blev hans Skib taget af Piraten »England« og Kaptajnen myrdet. Davis maatte »sværge paa Artiklerne« og blive Pirat og fik saa Kommandoen over det gamle Skib »Cadogan« med Ordre til at gaa »on the account« (tilfældigt Rov). Næppe var imidlertid Skibene kommen klar af hinanden, da Besætningen nægtede at ville optræde som Pirater og sejlede Skibet til Guvernøren. Denne beholdt ham i Fangenskab i tre Maaneder, hvorefter han frigav ham. Men da ingen dér paa Øen vilde have ham i sin Tjeneste, tog Davis ned til New Providence Island, som var et af Samlingsstederne for Pirater i Vestindien.

Ankommen hertil erfarede han, at Kaptajn Woodes Rogers netop fornylig var ankommen fra Hjemlandet med en kongelig Pardon, som de fleste af Piraterne havde benyttet dem af. Davis fik saa Hyre under Regeringen ombord paa Sluppen »The Buck« og skulde sejle med Gods mellem de franske og spanske Besiddelser. Men ikke saa snart var Land af Sigte, før Sluppens Mandskab gjorde Mytteri og bemægtigede sig Skibet. Davis blev valgt til Kaptajn over de atter »omvendte« Sørøvere. Nede i Kahytten gik Bølgerne højt. En mægtig Bøvlé Punch var kommen paa Bordet, og Førerne sad bænkedede rundt om. Her holdt Davis en glimrende Tale, der tilsidst kulminerede i en Krigserklæring mod hele Verden, og som tog Sørøverne med Storm.

Davis viste sig senere at være en glimrende og dristig Fører, omend han helst brugte List i Stedet for Magt. Hans første Prise var et stort fransk Skib, som det lykkedes ham at erobre ved et dygtigt udført og dristigt Trick, endskønt han selv kun raadede over en lille Slup og fem og tredive Mand.

Efter at have taget flere Skibe i de vestindiske

Farvande, sejlede Davis tværs over Atlanterhavet til Sct. Nicholas, en af de capverdiske Øer. Her blev han og hans Mandskab modtaget med fuld Honnør og tilbragte en herlig Tid hos Guvernøren og de indfødte Høvdinge. Da Davis endelig vilde bryde op fra dette jordiske Paradis, manglede der fem af Mandskabet. De hævdede, at de »var bleven saa betaget af den Luxus og Comfort dér i Paladset og af »Samtalerne« med forskellige af de »indfødte Damer«, at de ønskede at blive tilbage.

Davis fortsatte sit Krydstogt og tog en Række Skibe og skal ogsaa have været i Sct. Jago. Den portugisiske Guvernør dér paa Øen tog ikke altfor venligt mod Kaptajn Davis og var endda dristig nok til at sige ham i hans aabne Øjne, at han betragtede ham som en gemen Sørøver. Men dette kunde hans Mandskab ikke lade sidde paa sig, og om Natten foretog de et pludseligt Angreb paa Fortet og erobrede det. Derefter tog Plyndringen fat — og Sørøverne havde grundig tilbagevist hans skammelige Paastand!!

Næste Morgen afsejlede Davis og ankrede op udenfor Fortet paa Gambria Kysten. Dette Fort ejedes af Afrikakompagniet og havde engelsk Guvernør og Garnison. Davis, der ikke veg tilbage for noget, foreslog sine tapre Folk en saa vel gennemtænkt og snedig Plan til Fortets Erobring, at Folkene jublende gik løs paa Fortet med et saadant Held, at ikke alene Guvernør og Soldater blev hans Fanger, men tillige faldt en stor Beholdning af Guldbarrer i hans Hænder. Og alt dette opnaedes med kun en enkelt Falden paa hver Side. Efter dette brillante Kup forenede de fleste af Garnisonens Soldater sig med Piraterne. Disse blev forøvrigt kort Tid efter angrebet af et fransk Skib, der kommanderedes af Kaptajn La Bouse, men da begge Skibe højeste Jolly Roger, det sorte Flag, var man straks klar over, det var Folk af samme Genre, man havde for sig, og hurtigt var Kammeratskabet befæstet. Begge Skibe sejlede nu sammen til Sierra Leona, hvor de



angreb et stort Skib, som laa for Anker her. Dette Skib viste sig ogsaa at være et Piratskib kommanderet af Kaptajn *Cocklyn*, og saa var der jo ikke andet for at gøre, end at alle tre slog sig sammen om at angribe Fortet. Efter et kraftigt Bombardement overgav dette sig, og *Davis* blev nu valgt til Fører af hele Piratflaaden. Saa skete det en Nat, da de andre Kaptajner var paa Sold i hans Kahyt og havde drukket et mægtigt Kvantum Rom, at de pludselig begyndte at yppe Klammeri med ham. Der var allerede faldet flere Skud og flydt Blod, da *Davis* med sand celtisk Flegma fik Ørenlyd for følgende Tale:

»Hør nu her, I to Banditter, *Cocklyn* og *La Bouse*. Efter at jeg nu har mandet Jer op og faaet et Par raske Fyre ud af Jer, sa har I sgu ikke generet Jer for at tage Pисken i Haanden i det forfængelige Haab, at jeg skulde tage mod Klø. Men I kan bande paa, det bliver Løgn! Og jeg er stadig klar til at lade Jer sejle Jeres egen Sø. Jeg kan undvære Jer begge to. Men siden vi er mødtes som Venner og ikke som Fjender, saa lad os skilles som Venner igen! For ærlig talt, tre kan alligevel ikke enes i Længden!«

Saa tog *Davis* igen fat for egen Regning og havde et styrtende Held med sig. Skib efter Skib erobrede han, og imellem disse var »Princess«, ombord paa hvilket var en vis *Roberts* som Anden Styrmand. Denne *Roberts* blev senere en af de mest kendte Pirater.

Paa Højden af Anamabo tog *Davis* en meget stor Prise, et hollandsk Skib, ombord paa hvilket var den hollandske Guvernør fra Accra tilligemed hele sit Gods og 15,000 £.

Ankommen derefter til den portugisiske Ø Prinsesseøen udgav han sig for en engelsk Orlogsmænd, der var ude at søge efter Pirater, og blev derfor hilst Velkommen paa det hjerteligste af Guvernøren. Denne modtog ham personlig omgivet af sin Æresgarde og beværtede ham siden med den mest udsøgte Gæstfrihed.

#### Fra Havn og Hav.

De hollandske Lodsskonnerters Krydsstation udfor Zeegat van Goeree og Zeegat van Brouwershaven er permanent nedlagt. Skibe bestemt til ovennævnte Zeegatter, kan, naar de kommer nordfra, faa Lods fra Lodsdamperen, der krydser udfor Nieuwe Rotterdamsche

Da *Davis* hørte, at Guvernøren og de øvrige fremstaaende Herrer paa Øen havde sendt deres Damer bort til en Landsby nogle Mil borte, besluttede han og nogle af hans Officerer at aflægge Damerne et uventet Besøg. Men Damerne, som paa lang Afstand opdagede deres opvartende Kavallerer, blev forskrækkede og søgte Tilflugt i Skovene. Ogsaa her fulgte Piraterne efter, men Damerne begyndte her en saadan Hulen og Skrigen, at de engelske Don Juan'er var glade for at slippe væk for — »Væsenet gjorde saadant et Spektakel, skønt der ikke skete det mindste!«

*Davis*, der var en gudsforgaaen Krop, undfangede nu en storstilet Plan, efter hvilken man skulde tage Guvernøren og de notable Indbyggere til Fange og tilbageholde dem som Gidsler mod Udlevering af en større Løsesum. Denne Plan blev forpurret ved, at en portugisisk Slave svømmede fra Skibet ind til Kysten og fortalte Guvernøren derom. Og, hvad værre var, saa berettede han samtidig om *Davis*' hemmelige Visit hos Damerne i Landsbyen. Nu var det Guvernørens Tur til at lægge Planer, og det blev gjort med et saadant Held, at *Davis* gik lige i Fælden. Der opstod en Kamp, hvori *Davis* blev gennemhullet af Kugler, og det var for Kammeraterne en Trøst at vide, at han døde som en virkelig Kamphane, idet han skød to Portugisere med sine Pistoler, inden han faldt.

Saaledes døde en Mand, der af sine Samtidige var elsket og beundret for sin »Venlighed og behagelige Væsen«. Hvilket naturligvis kommer an paa, fra hvilken Side, man ser Sagen.

Vi skal i et af de følgende Numre fortælle lidt i Almindelighed om denne mærkelige Tid, da Pirater og Buchaneers gjorde Haven usikre. Navnlig deres Adskillelse fra almindelige Kapere fortjener at forklares. Men derom en anden Gang, ligesaavel som vi skal bringe flere spændende Beretninger og Billeder fra hine Tider.

Red.

Waterweg, medens Skibe, der kommer Vest- eller Syd fra, som Regel kan faa Lods fra Lodsdamperen, der krydser i Nærheden af Schouwenbank. I Tilfælde af, at sidstnævnte Lodsdamper har forladt sin Station, maa man holde paa til Krydsstationen udfor Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, hvor man altid kan faa Lods.

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

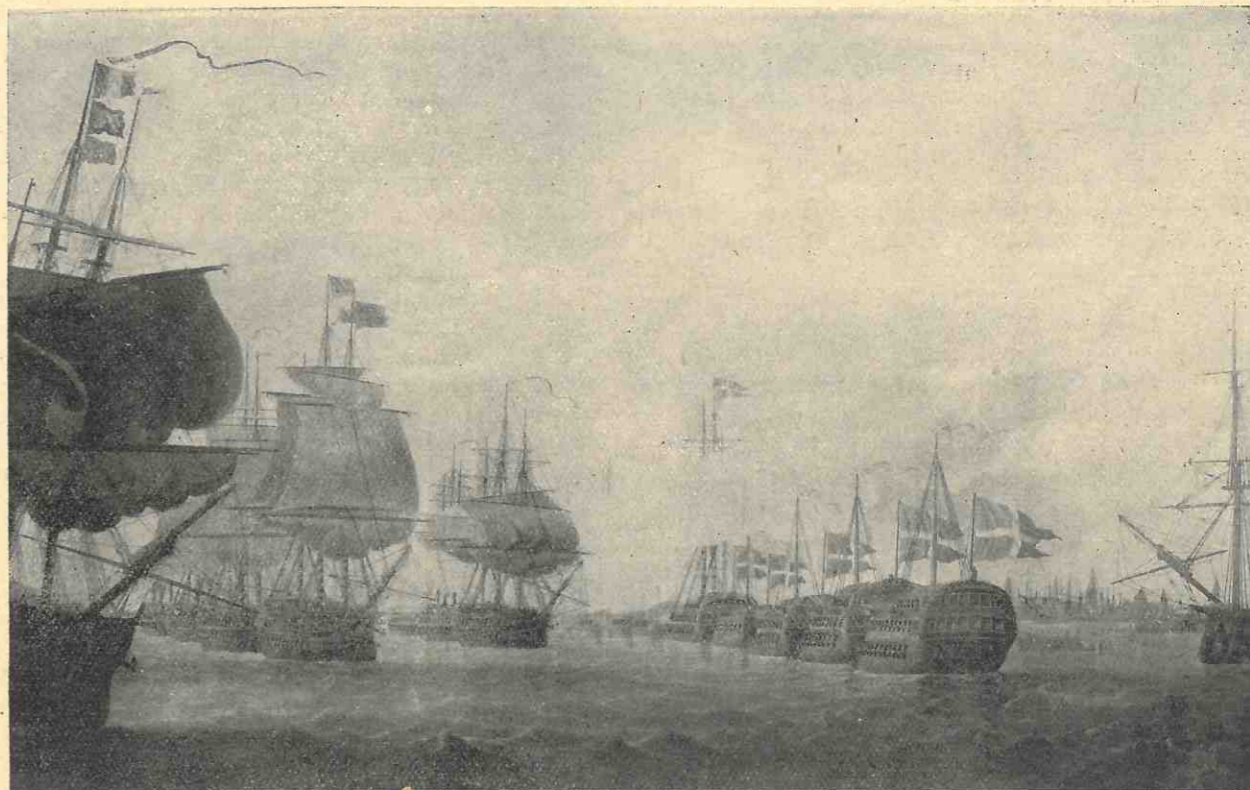
SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.



Engelsk Kobberstik, tilhører Direktør A. O. Andersen. Billedet, der aldrig tidligere har været reproduceret i Danmark, viser den danske Række af Blokskibe med vajende Flag modtage den engelske Flaade af Linjeskibe, der duver frem.

## SLAGET PAA RHEDEN

2. APRIL 1801

Intet andet Søslag i Danmarks Historie fik i den Grad Betydning for Samling af alle Danske som netop Slaget paa Rheden 2. April 1801. Da den danske Flaade efter en flere Timers lang Kamp havde leveret Verdens største Sømagt Bevis for, at her var den for første Gang rendt mod en Mur af Søfolk, der var de engelske jævnbyrdig — ja, da kun en engelsk Parlamentær i Forbindelse med Kronprinsregentens Svaghed kunde føre til en Afgørelse: Indstilling af Fjendtlighederne, da gik det som en Bølge gennem Landet af Begejstring og Stolthed, og Mindet om Dagen hjalp Nationen over mange Trængsler og Modgang. Situationen med de forankrede danske Skibe og de manøvrede engelske fik forøvrigt nu under Verdenskrigen sin Parallel deri, at danske Søfolk, værgeløse, ombord paa ubevæbnede danske Koffardskibe, stod for Skud og førte »Nationalitetkampen« sejrrikt igennem.

Som saa ofte før og siden glemte Danmark dengang at orientere sig som Sømagt, hvor den rigtige Retning var, og det var dette, som førte til, at Danmark i 1801 nægtede at efterkomme Englands Fordring om at træde ud af det væbnede Neutralitetsforbund og i Stedet for blev staaende heri sammen med Fastlandsmagterne. Med Henblik paa et eventuelt Angreb fra Englands Side havde man da søgt at træffe de nødvendige For-

beredelser til at sikre Hovedstaden. Sorgløst og uden nogen rigtig Vurdering af Forholdene havde man derimod ikke andet disse saa alvorlige, at man fandt det nødvendigt at udruste den egentlige Krigsflaade.

Havde Krigsflaaden været kampberedt, og havde ligeledes den paa Inderrheden liggende Flotille faaet Lejlighed til at tage Del i Kampen tilligemed Kanonbaadene, vilde Udfaldet muligvis være bleven et Nederlag for Englænderne.

Allerede i Midten af Marts havde man udlagt en Del udrangerede Blokskibe og Kanonpramme paa Rheden i en Linje, der strakte sig fra det Sted, hvor nu Prøvestenen ligger, langs Refshalegrundens Østside og Nord efter til et Punkt omtrent 600 m NØ. for Trekroner. Disse Skibe under Overkommando af Kommandør *Olfert Fischer* laa med Front mod Kongedybet og talte ialt 7 Blokskibe, 2 Linjeskibe, 1 Fregat, 1 Batteri og 6 Kanonpramme.

I Kroneløbet mellem Stubbegrunden og Trekroner laa 2 Blokskibe og paa Inderrheden en udrustet Eskadre paa 2 Linjeskibe, 1 Fregat, 2 Brigger og 11 Kanonbaade. Desuden maatte de to Batterier *Trekroner* og *Sixtus*, endvidere *Quinjus* og et mindre Batteri paa Amager henregnes til Defensionslinjen.

Den engelske Flaade, der havde til Opgave at spræn-



ge Danmark ud af Neutralitetsforbundet, var anført af Admiral, Sir Hyde Parker, med Viceadmiral, Lord Nelson og Kontreadmiral Th. Graves som Underkommanderende, og var den danske Flaade knusende overlegen. Den bestod af 20 Linjeskibe, 5 Fregatter, 2 Korvetter, 2 Brigger, 2 Brandere, 7 Bombardérfartøjer samt 15 mindre Skibe.

Flaaden afgik fra Yarmouth den 12. Marts og naaede Indsejlingen til Sundet den 21. En Del Overvejelse forarsagede Frygten for Kronborgs Kanoner. Parker vilde gaa gennem Bæltet til Rusland, men Nelsons Raad blev fulgt, og den 30. gik man under den svenske Kyst ind i Sundet og ankrede om Middagen op ved Taarbæk. Der paafulgte nu atter en Del Raadslagninger og Rekognosceringer; man blev enig om, at et Angreb fra Nord vilde være voveligt, da Forsvaret her var meget kraftigt.

Atter var det Nelson, som førte Afgørelsen i sin Haand. Med en Flaade paa 10 Linjeskibe og de mindre Fartøjer paatog han sig at tilintetgøre den hele Defensionslinje paa en Time ved et Angreb sydfra, og denne Krigsplan blev fulgt, Parker beholdt kun otte af de største og mest dybgaende Linjeskibe hos sig.

Farvandet blev nu grundigt undersøgt og afmærket, og den 1. April stod Nelson ned mod Middelgrunden, om Eftermiddagen gik han gennem Hollænderdybet for en frisk Nordenvind og ankrede op Syd for Grunden.

Fra Strickers Batteri paa Amager kastedes nu en Del Bomber, der generede Fjenden en hel Del, men da man ikke fra Land var klar herover, indstilledes Bombardementet. Ligeledes lod man hele Natten Fjenden i Ro i Stedet for at alarmere ham med Kanonbaadene; paa samme Maade laa Eskadren paa Inderrheden stille.

Til alt Uheld — for os — sprang Vinden om Natten om i Syd, saaledes at Nelson kunde angribe den danske Defension sydfra og for Medvind.

Nelson forspildte ikke Chancen, men om Morgenen den 2. April, Skærtorsdag, stod den engelske Flaade i Kølvanndslinje op gennem Kongedybet. Flere af Skibene gik paa Grund, men kom delvis klar igen og kunde deltage i Kampen paa lang Afstand. Kl. 10 $\frac{1}{4}$  aabnede Fischer Ilden, og en halv Time efter var Slaget i fuld Gang.

Stærkest var Angrebet naturligvis mod Syd, men den tapre Lorenz Fjelderup Lassen paa Prøvestenen og Risbrich paa Wagrien holdt længe Stand. Til alt Uheld blev Ankerfortøjningerne paa Prammen »Rendsborg«, der laa mellem disse to og det næste Blokskib skudt overstraks i Begyndelsen. Følgen var, at Prammen af Strømmen blev ført paa Grund, og at Fjenden kunde benytte Hullet i Linjen og beskyde de to isolerede Blokskibe langskibs. »Nyeborg« maatte Kl. 1 $\frac{1}{2}$  trække sig ud af Linjen med kun 1 Kanon brugelig og 4 Mand faldet. Skibet naaede gennemhullet af Grundskud ind til Toldboden, hvor det sank. Mod den knusende Overmagt kunde Sydfløjen ikke holde Stand, og eet efter eet maatte de gamle Skuder stryge Flaget. Det lykkedes Risbrich og Lassen, der tilsidst kun havde 2 Kanoner brugelige og 75 Mands Tab, at naa i Land med store Dele af Besætningerne, overladende de sønderskudte Vrag til Fjenden.

I Centrum og mod Nord havde Kampen raset med ikke mindre Hæftighed. Allerede Kl. 11 $\frac{1}{2}$  var »Dannebroge«, Fischers Flagskib, kommen i Brand. Fischer selv var saaret og flyttede Kommandoen over paa »Hol-

steen«, medens hans Næstkommanderende, Kaptajn Braun, fortsatte til Kl. 1, da han maatte stryge og forlade det brændende Skib, der senere drev nordpaa og sprang i Luften. Flere af de mindre Skibe maatte efter et heltmodigt Forsvar give op og søge Havn. »Hayen« holdt ud i fire Timer, saa maatte dens Kommandant, Müller, give op. Samtidig trak Willemoes paa Batteri Nr. 1 sig tilbage og slap i Havn. Kl. 2 $\frac{1}{4}$  maatte »Holsteen« stryge Flaget og Fischer gaa over paa Land-Batteriet »Trekroner«.

Thura paa »Indfødsretten« faldt Kl. 1 $\frac{1}{2}$ , og lidt senere, da Kaptajn Schrødersee fra Land gik ombord for at tage Kommandoen, blev han paa Faldrestrappen af en engelsk Kugle strakt død om. Et Monument over ham knejser forøvrigt endnu den Dag i Dag paa Orlogsværftets Bastion.

Kun »Holsteen« faldt som virkelig Prise i Englændernes Hænder, Resten blev brændt med Undtagelse af nogle sønderskudte Vrag.

Hos Englænderne havde Mandefaldet og Tabet været stort, og paa et vist Tidspunkt var Nelsons Stilling endda kritisk. Yderlig tre af de store Skibe var drevet paa Grund ved Trekroner, hvis Kanoner øvede en frygtelig Virkning paa Havaristerne. Havde som sagt Flaaden paa Inderrheden eller Kanonbaadene paa dette Tidspunkt grebet ind, er Resultatet ikke svært at gætte sig til.

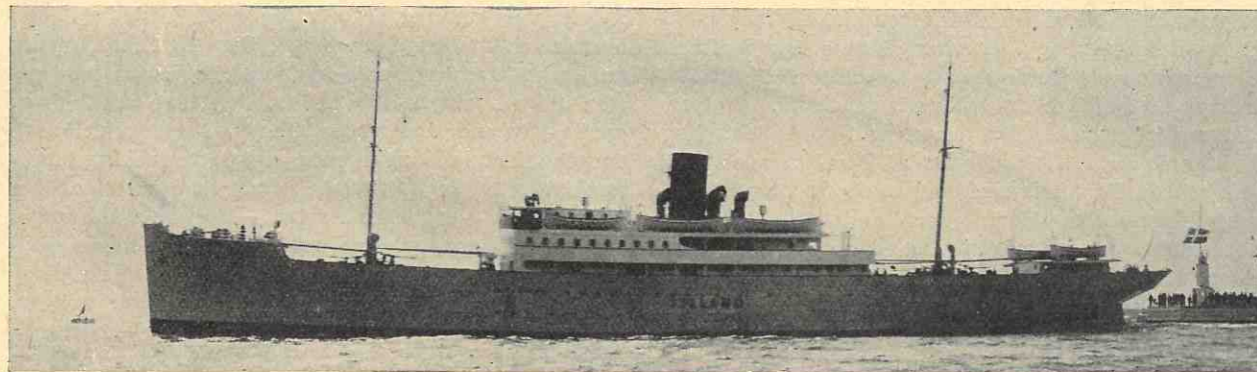
Parker, der var urolig, havde givet Signal til Nelson om at indstille Kampen, men Nelson »satte Kikkerten for det blinde Øje« og fortsatte.

Ydermere sendte han — udenom den kommanderende og fjendtlige Fører, Fischer — en Parlamentær i Land til Kronprinsen og tilbød en Vaabenhvile. Samtidig truede han med at ville sprænge de tagne Skibe i Luften tilligemed deres Besætninger, hvis ikke Tilbudet blev modtaget.

Kronprinsen, den senere Frederik VI, havde fra et Værelse øverst oppe i Ostindisk Pakhus paa Toldboden overværet Slagets Gang uden dog at kunne faa noget rigtigt Overblik, lod sig overrumple. Medens Generaladjutant Lindholm blev sendt til Parker for at forhandle, afgik der Befaling til Olfert Fischer om at indstille Kampen. Klokken var da 3 $\frac{3}{4}$ , og det er utvivlsomt, at det var Synet af og Beretningerne om de Saarede og Dræbte, som fik Kronprinsen til at gaa ind paa Nelsons Forlangende.

Kampen var dermed egentlig til Ende, men kunde maaske endda være undgaaet. Resultatet af Forhandlingerne blev nemlig, at Danmark udmeldte sig af den væbnede Neutralitet. At Grunden snarest var den, at den russiske Kejser var bleven myrdet og, at hans Efterfølger var England venlig sindet, forandrer ikke noget i den Kendsgerning, at Mødet havde været mindst lige saa ærefuldt for Danskerne som for Englænderne. Paa vor Side havde 800 Kanoner talt mod Englændernes 1200; paa vor Side var 480 Døde og 570 Saarede. for Englændernes Vedkommende var Tallene 350 og 850.

Tappert havde Olfert Fischer og hans Folk kæmpet og udvist et Heltemod, som selv Nelson gav sin højeste Anerkendelse. For Nationen var det et stort og blodigt Offer, dyrebødt, men som tidligere antydet, et løftende Minde i de kommende trange Tider — et i al Evighed uvisneligt Blad i den danske Flaades Historie.



M/S JYLLAND. United Steamship Co.

## DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKAB'S JUBILÆUM

SELSKABETS AARSBERETNING

Sluttet.

EN FORDOBLET OMSÆTNING

Med Amerikas Indtræden i Krigen blev Situationen yderligere kompliceret for den neutrale Skibsfart og gav sig for Danmarks Vedkommende Udslag i den tidligere omtalte Standsning i de oversøiske Tilførsler. Samtidigt stilledes der fra Amerikas Side allehaande Fordringer for overhovedet at faa Bunkerkul til danske Skibe, og først efter langvarige Forhandlinger i Washington, lykkedes det den danske Delegation, som for Skibsfartens Vedkommende lededes af Direktorerne A. O. Andersen og Reinhard, at komme til en Overenskomst, som sikrede Landet dets Tilførsler, men rigtig nok imod at afgive 460.000 Tons d. w. af Landets 810.000 Tons store Handelsflaade til de Allierede.

Endda havde man samtidigt maattet forhandle sig frem med Tyskland, som ganske naturligt i egen Interesse gjorde, hvad det kunde for at hindre en saadan Tonnageydelse.

Da Tilførslerne nu endelig i September 1918 begyndte at komme i Gang, var alle Beholdninger herhjemme ganske udtømte og Efterspørgselen derfor stor. Forinden Farten genoptoges, blev der derfor af Fragtnævnet fastsat visse Maximalfragter ikke alene for Tilførslen af Gødnings- og Foderstoffer men ogsaa for snart sagt alle Stykgodsarter. Den meget væsentlige Indtægtsreduktion, som laa heri maatte naturligvis i første Række falde paa »Det forenede Dampskibs-Selskab«, som havde de fleste Stykgodsruiter i sin Haand, og uden at kunne udtrykke det i Tal, bragte Selskabet her, foruden alle andre Afgifter, et meget betydeligt økonomisk Offer.

Krigen ophørte vel i Efteraaret 1918, men først heni- mod Udgangen af 1920 var alle de Skibsfarten udefra som indefra paahvilende Forpligtelser afviklede, og i Perioden fra Fragtnævnet traadte i Virksomhed til Slutningen af 1920, havde »Det forenede Dampskibs-Selskab«s Ydelser under forskellige Former andraget: Som Bidrag til Fragtnavnets Virksomhed i Perioden 1916—1920 ialt .... Kr. 14.533.111,22 I Skatter til den danske Stat og Kommune 1916—1920 ..... » 56.370.761,13

Ialt.. Kr. 70.905.872,35

Fordelt over hvert enkelt Aar giver dette en gennemsnitligt Ydelse til det danske Samfund paa over fjorten Millioner Kroner aarligt!

Foruden disse direkte økonomiske Ydelser maatte Selskabet til Anvendelse for Fragtnavnets Transporter afgive gennemsnitlig 19 Skibe aarligt fra Midten af 1917 til Fragtnavnets Ophør ved Udgangen af 1920. Til Brug for den britiske Regering afgaves som et Led i den Tvangsydelse, der var nødvendig for at sikre Landets Tilførsler, gennemsnitlig 11 Skibe aarligt i Perioden 1917—1919 inklusive, til Brug for den amerikanske Regering 3 Skibe og endelig maatte der efter de Allieredes Ønske til den belgiske Hjelpekommité afgives 3 meget store Skibe. Med andre Ord, af den af Torpederinger og Minesprængninger i Forvejen stærkt reducerede Flaade afgav Selskabet over den væsentligste Del af Perioden 1917—1920 ialt 36 Skibe, hvilket vil sige henvend Halvdelen af de Skibe, man overhovedet efterhaanden ejede.

Af alt, hvad der er forud beskrevet, vil det forstaaes, at Resultatet af Krigen for Selskabets Ruters og Materiels Vedkommende havde været en Læmlestelse, og med Begyndelsen af 1921, — paa hvilket Tidspunkt alle Krigstidens Restriktioner først definitivt var ophørt — stod man derfor overfor det Problem at skulle bygge alt op, om ikke helt fra Bunden saa dog under vidt forskellige handelspolitiske Vilkaar og under ganske andre nationale Strømninger og sociale Forudsætninger end før Verdenskrigen. Selskabets Flaade, som før August 1914 havde talt 122 Skibe med en Brutto-Tonnage paa 182.049 Tons, var, da Krigsoperationerne var indstillet, forringet til 94 Skibe med 156.600 Brutto Register Tons. Hertil kom imidlertid de ved Købet af Dampskibsselskabet »Gorm« i 1920 overtagne 14 Skibe og »Dansk-Russisk Dampskibsselskab«s 6 Skibe med er-samlet Brutto Register Tonnage af 37.913 Tons, foruden at man havde opkøbt Aktiemajoriteten i Dampskibsselskabet »Viking«, som disponerede over fem Skibe med 8.128 Brutto Register Tons. Den Genopbygning, man nu stod overfor, skulde imidlertid komme til at foregaa under de vanskeligst mulige Forhold, idet

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



Fragtmarkedet allerede i Slutningen af 1920 bogstaveligt brød sammen og i de efterfølgende Aar fortsatte sin nedadgående Bevægelse. I Foraaret 1921 traadte Direktør Cold tilbage fra Stillingen som adm. Direktør, medens Direktør N. Høst samtidig forlod Selskabet; Direktør C. M. T. Cold afløstes af Direktørerne A. O. Andersen og Kay Reinhard, som med Overtagelsen af Dampskibsselskabet »Gorm« og »Dansk-russisk Dampskibsselskab« var indtraadt i »Det forenede Dampskibsselskab«. I Efteraaret 1922 afløstes Admiral A. de Richelieu som Formand for Bestyrelsen af Bankdirektør C. C. Clausen, medens Direktør Reinhard i 1925 udtraadte af Direktionen, hvorefter Direktør A. O. Andersen alene er Selskabets administrerende Direktør, med Direktør J. Korbjerg, som i 1921 indtraadte i Selskabet, som teknisk Leder og A. Høhne som Underdirektør. Bestyrelsen bestaar foruden af Direktør C. C. Clausen som Formand og Kammeradvokat, Højesteretsadvokat Vagn Aagesen som Næstformand, af Generalkonsul F. Nordstrand, Direktør P. C. Poulsen, Professor, Dr. jur. C. Torp og Kammerherre J. C. Tuxen.

Den Dag, da Selskabet atter havde hele sin Flaade til egen fri Raadighed og skulde begynde Genopbygningen, fremtraadte Verdenskortet i ganske andre Farver og med Grænser, der var vidt forskellige fra de, vi kendte ved Selskabets Begyndelse. Først og fremmest var Danmarks eget Landomraade forøget ved den nye Grænselinie: Krusaa—Tønder, og Havnebyer som Haderslev, Aabenraa og Sønderborg var atter blevet danske Østersøhavne, men i alle de andre Lande, som havde Forbindelse med Østersøen — Sverige ene undtaget — var der sket Forskydninger af endnu langt større handelspolitisk Betydning. Finland var blevet en selvstændig Republik, Polen var genopstaaet og med det Fristaden Danzig, og af de tidligere russiske Østersøprovinser var dannet Republikkerne Litauen, Letland og Estland. Af gamle russiske Østersøhavne var altsaa kun det tidligere St. Petersburg under Navnet Leningrad nu tilbage som eneste Port imod Nordvest for det nye Sovjetrusland. Selskabets store Hoveddestation i Østersøen var med andre Ord skilt ud i mange mindre Dele uden det tidligere Czarriges Købeevne og Eksportoverflod. Østersøen maatte man derfor regne med under helt andre Former og Vilkaar end tidligere, og nye Veje og nye Maal maatte søges for det tabte, altsammen under de slettest tænkelige økonomiske Forudsætninger Verden over. De kommende Aar maatte derfor givet blive en Prøvelsens Tid for Selskabet, hvor kun Troen og Haabet paa Fremtiden og Bevidstheden om Selskabets fortræffelig indarbejdede Organisme, var i Stand til at holde den Energi vedlige, som til Overflod var nødvendig for at føre Selskabet ind paa Baner, som kunde give det Erstatning for, hvad det havde mistet.

Østersøen var — som nævnt — det Felt, hvor Forholdene for Selskabets Vedkommende havde ændret sig mest, og det var en Dyd af Nødvendighed, at man til at begynde med maatte gaa frem med den største Varsomhed ved Tilrettelæggelsen af sine Dispositioner. De Erfaringer, man igennem et halvt Aarhundrede havde gjort, var efter Omvæltningernes Tid ikke længere til at bygge paa, og man forstod, at det vilde tage lang Tid, inden man igen havde fast Bund under Fødderne. Med

Krigen var kommet en Afbrydelse af Selskabets Forbindelse med Leningrad, Reval, Riga og Libau, og nu da Baandene igen skulde knyttes, mødte man paa næsten alle de nævnte Ruter, som i modsat Retning var endt i England, Antwerpen, Frankrig og Middelhavet, en vedholdende Konkurrence, eller Forhindringer, der umuliggjorde Genoptagelsen af de gamle Ruter. Den med Krigen — og efter Krigen — følgende Masseproduktion af Tonnage, som bevirkede, at Verdenstonnagen langt oversteg, hvad den tidligere havde beløbet sig til, kaldte overalt fremmede Rederier frem, som nu vilde gøre Forsøg paa at etablere nye Ruter — desværre ofte i »Det forenede Dampskibsselskab«s gamle Virkefelter. Samtidig hermed var Produktionsevnen i de nye Randstater ringe og Købeevnen tilsvarende daarlig, saaledes at de ydre Betingelser for Genoptagelsen af Farten var saa daarlige som vel muligt.

Som det jo er almindelig bekendt, udgør den danske Landbrugseksport en meget væsentlig Del af hele Landets Udførsel og er vel nok i det hele taget den Part deraf, som bærer det mest nationale Stempel. Det er vist, hvorledes Selskabet kort efter Esbjerg Havns Aabning traadte ind i Landbrugseksporten som et medvirkende Led i det hele, og hvorledes det efterhaanden, som Forholdene krævede det, tilpassede sin Tonnage og sine Ruter efter Tidens Krav. Da hele Landbrugspolitikken ændredes fra Fedning af Kvæg med Udførsel for Øje til Produktion af Smør, Æg og Flæsk, og det var en Kendsgerning, at det var ad denne Vej, man vilde gaa i Fremtiden, stod det ogsaa Selskabet klart, at det maatte foretage en tilsvarende Afpassning af sit Materiel. Kreaturbaadene udrangeredes derfor fra denne Fart eller ombyggedes med Transporten af Landbrugsprodukter for Øje, og nye tidssvarende Baade indsattes i Eksportfarten. For at bidrage til at de danske Varer fremkom paa det engelske Marked i den bedst mulige Tilstand, anskaffede Selskabet allerede i Midten af Halvfemserne sine første Kølebaade, og fra dette Tidspunkt er der foregaaet en systematisk Forbedring af alt det i Eksportfarten anvendte Materiel, saaledes at alle i denne Fart anvendte Skibe nu er forsynet med Køleanlæg. Naar man derfor taler om »Det forenede Dampskibsselskab« som nationalt Foretagende, er det ofte netop i Forbindelse med dets Andel i den danske Landbrugseksport — og netop ud fra den samme Følelse har Selskabet til Stadighed sat en Ære i som sin Andel at yde det højeste for at hævde og højne den danske Eksport Standard uden smaaligt Hensyn til øjeblikkelige økonomiske Ofre. Resultatet heraf er blevet, at Selskabet i Dag raader over en Eksportflaade, hvis tekniske Ydeevne sikkert ikke har sin Lige nogetsteds, og hvormed det haaber ogsaa i Fremtiden at kunne yde sit Bidrag til Landbrugseksportens Fremgang, altsammen i Ønsket om det samme loyale Samarbejde med det danske Landbrugs førende Organisationer, som har kendetegnet Fortiden.

Det er i tidligere Kapitler omtalt, hvorledes Selskabet bl. a. under Krigen gjorde sit yderste for at opretholde den danske Landbrugseksport, og da Freden endelig kom, og Eksporten — som efterhaanden i Løbet af Krigsaarene var blevet mindre og mindre — atter begyndte at vokse, var man igen parat til at træde til i de gamle Spor.

Blandt de sidst tilkomne Skibe maa særlig omtales Motorskibene »Parkeston« og »Jylland«, byggede af Akts. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og afleveret i henholdsvis 1925 og 1926. Skibene maaler ca. 2800 Brutto Register Tons og har Lastrum paa ca. 86.000 Kubikfod, hvoraf ca. 49.000 Kubikfod er Kølerum. Begge er naturligvis fuldt moderne udstyret og har i deres Kamre hver Plads til ialt 124 første Kahyts Passagerer. Maskinerne er Burmeister & Wain's Dieselmotorer, som giver Skibene en Fart af ca. 16 Knob, hvilket har muliggjort Overfartstiden mellem Esbjerg og Parkeston nedsat til ca. 22 Timer, og Indsættelsen af dette Materiel i Ruten har saaledes væsentligt medvirket til at forkorte Varigheden af Danmarks Rejseforbindelse med England.

Jævnslides med Udviklingen af Materiellet er gaaet en Udvikling i Eksportfartens Rutenet. Foruden de fra før Krigen kendte Ruter er der i Løbet af de sidste Aar tilkommet enkelte nye, samtidig med at andre Ruter er blevet stærkt udvidet. Farten fra danske Provins-havne (Odense, Aarhus, Aalborg) til Leith er blevet udstrakt til egentlige Afgange, medens Forbindelsen tidligere kun var 14-daglig. I 1921 aabnedes en egentlig Rute Esbjerg—London (Hays Wharf). Den 4. Marts 1922 paabegyndtes egentlig Sejlads med et hurtiggaaende Passagerskib Esbjerg — Antwerpen — Dunkerque — Esbjerg, hvormed man foruden at aabne en ny Eksport-rute skaffede en ny hurtig Rejseforbindelse med Frankrig. Esbjerg—Grimsby Farten udvidedes i 1922 til 2 Gange egentligt, og paa Anmodning af Eksportørerne, genoptog man Frederikshavn—Newcastle Ruten; denne maatte imidlertid, da Resultatet langt fra svarede til Forventningerne, igen indstilles; paa samme Maade maatte en anden ny Linie Esbjerg—Leith ogsaa indstilles, da der, da det kom til Stykket, ganske savnedes den nødvendige Tilslutning. Derimod genoptog man i 1923 den gamle Rute fra Malmø og Halmstad til England, idet man dog nu lader denne ende i Hull og ikke som tidligere i Grimsby.

Efter Anmodning fra de sjællandske Landbrugseksportører oprettedes der i Efteraaret 1924 en ny hurtig, direkte Rute fra København igennem Kieler Kanalen til London. Selskabet har i denne Fart to af dets bedste Kølebaade, som nu opretholder egentlig Forbindelse med en samlet Overfartstid paa kun 2½ Døgn. Endelig paabegyndte Selskabet, efter at M/S »Parkeston« i 1925 var overtaget, daglig Fart paa Ruten Esbjerg—Parkeston (Søndag undtaget), og i denne Rute er i det hele taget noget af Selskabets bedste Materiel indsat. — Selskabet har altid stillet sig lydhør for Oprettelsen af nye Linier, og selv om man i flere Tilfælde paa Forhaand har haft Følelsen af, at den virkelige Basis for en ny Rute savnedes, har man dog ofte stillet sig imødekommende for at gøre et Forsøg.

De danske Eksportruter har, set fra et Rederistandpunkt, den meget væsentlige Mangel, at der paa adskillige af disse ganske savnes Returlast, medens omvendt Hensynet til den danske Eksport kræver, at man altid — saavidt det overhovedet er muligt — maa være sikker paa Dag for Dag at have den nødvendige Tonnage disponibel, saaledes at der ingen Risiko løbes for manglende Skibsrum til de let fordærlige Varer. Deraf følger, at man næsten altid maa løbe Ruterne med en i Virkeligheden for stor Tonnage, hvilket selvsagt betyder

en stor økonomisk Byrde; saafremt Linierne blev betjent med Skibe uden Køleanlæg, vilde Sagen være lettere at løse for Selskabet, idet man da blot kunde tage Baade fra andre Ruter og indsætte i Farten, naar Nødvendigheden krævede det, men da Selskabet altid har fundet det en Pligt at sørge for, at Varerne kom frem i den bedst mulige Stand, har det ogsaa ment at maatte fastholde Kravet til sig selv om Speciebaade med Kølerum.

Til Belysning af Selskabets Andel i Transporten af Danmarks Landbrugseksport skal anføres nogle enkelte Tal fra spredte Aar. Det vil heraf ses, hvorledes Stigningen — jævnsides med Landbrugets egen Udvikling er foregaaet jævnt — med enkelte uvæsentlige Svingninger i de sidste Aar, indtil Kurven atter for 1926 er stignende.

	Smør Tons	Æg Tons	Kød og Flæsk Tons
1885 .....	18426	3656	1738
1892 .....	36062	7834	32977
1900 .....	63172	17516	60950
1914 .....	84552	28749	152896
1921 .....	61814	37434	81873
1922 .....	77996	43146	107217
1923 .....	92045	49057	161120
1924 .....	85490	45640	185133
1925 .....	81074	41610	165551

Ved Tilstedeværelsen af alle de i dette Kapitel nævnte oversøiske Ruter er det nu muligt fra det vestligste Nordamerika og sydligste Sydamerika at faa sendt Varer paa gennemgaaende Kommossement til næsten alle Byer i det nordlige Europa, uden at Afskiberen eller Modtageren er besværet med Omladningen eller Videretransporten de forskellige Steder; alt foregaar under »Det forenede Dampskibsselskab«s Auspicier, og fra de fineste Egne glider der derfor en stadig Strøm af Varer med Selskabets Skibe indover København for derfra at spredes ud over alle Dele af Skandinavien og Østersølandene. Den Transithandel, som i Virkeligheden er et af Frihavnens Hovedformaal, tilføres den da i rigt Maal af »Det forenede Dampskibsselskab«, for hvis hele oversøiske Flaade, Frihavnen danner den ene Endestation. Fra Selskabet i 1895 aabnedes sin første transatlantiske Rute med et Par befragtede Skibe, er Atlanterhavsflaaden nu vokset til at omfatte 25 Damp- og Motorskibe paa ialt over 160.000 Tons Dødvægt.

I den indenlandske Fart er alle Ruterne efter Krigen blevet drevet i omtrent samme Udstrækning som tidligere, naar undtages, at enkelte mindre Ruter, der i Tidens Løb havde vist sig urentable og af mindre Betydning, og som under Krigen blev indstillede, ikke senere er genoptagne. Derimod oprettede Selskabet straks efter Sønderjyllands Indlemmelse i Danmark en ny Rute fra København til Haderslev—Aabenraa og Sønderborg. Ogsaa i den indenlandske Trafik har man paabegyndt Drift med Dieselmotorskibe, og M/S »Odense«, som i 1924 blev anskaffet til Farten København—Odense, har paa alle Punkter bekræftet Antagelsen om, at Dieselmotorskibe i alle Maader er særdeles velegnede for de indenrigske Forhold. Det i den indenrigske Fart anvendte Materiel bestaar i Hovedsagen af moderne Passagerskibe, og til ikke mindre end 32 danske Pro-



vinshavne og Anløbssteder opretholder Selskabet i Øjeblikket regelmæssige Ruter.

Som det er nævnt tidligere, kunde Farten paa Island og Færøerne næsten straks efter Krigens Ophør genoptages i det gamle Omfang. I 1926 er der dog sket den Ændring, at Selskabet efter Opfordring fra og Forhandling med Regeringen indgik paa i Sommermaanederne at sejle direkte imellem København og Island med Anløb af Thorshavn under Vejs. Fra Reykjavik er Rejserne fortsat til Vest- og Nordlandet og derfra tilbage til Reykjavik og videre til København via Thors-havn. Denne Omlægning krævede, at man for at vedligeholde Forbindelsen med Leith maatte indsætte en Ekstrabaad med 14-daglig Afgang fra Leith til Thors-havn og Reykjavik og tilbage i samme Rute, men Resultatet af denne Fart — som man kun gik til af nationale Hensyn — viste sig desværre hurtigt at blive endnu daarligere end forventet.

Til Islandsfarten er iøvrigt et nyt hurtiggaaende Dieselmotor-Passagerskib under Bygning; efter indhentet Allerhøjeste Tilladelse vil det komme til at bære Navnet »Dronning Alexandrine«.

Naar vi har gengivet saa meget af Selskabets Historie, saa er det for derigennem at kunne give ligesom et Tværnit gennem en Del af den danske Skibsfarts og Handels Udvikling og Kaar før og under Verdenskrigen. Vender vi os mod Nutiden, viser f. Eks. sidste Aars Regnskab en Fremgang paa henvend i Fordobling af det indtjente.

Gennem Trængsler og Brydninger stævner da forhaabentlig atter FORENEDE frem mod lysere Dage, og store Dele af det danske Folk vil følge det i Glæde og Forventning.

AARSBERETNING FOR 1926. — FREMGANG FOR D. F. D. S. — NETTOOVERSKUDET OMTRENT DOBBELT SAA STORT SOM I FJØR, MEN ANVENDES TIL AFSKRIVNING. — INTET UDBYTTET

Paa et forleden afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1926, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et *Driftsoverskud* af 9,367,874 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administrationen, 2,915,169 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,553,607 Kr., og Personalets Pensionering 469,757 Kr., udgør *Nettooverskudet* 3,429,341 Kr., der anvendes til Afskrivninger som følger: Paa Skibe 3,363,400 Kr., paa Lægtene og Pramme 25,000 Kr. og paa Inventar 40,941 Kr.

Søvejsregler overfor Flettnerskib.

Erfaringen har vist, at Rotorskibe, naar de sejler med Rotorer alene, ikke er mere manøvreedygtige end Sejlskibe. Da Rotoren kun er en anden Form for Sejl, maa Bestemmelserne i Søvejsreglerne, »Almindelige Bestemmelser, 2. Stykke«, finde Anvendelse overfor dem. Derefter er et Rotorskib, der kun sejler alene for Rotorer, at betragte som et Sejlskib. Et Rotorskib, der fremdrives ved Hjælp af en Maskine, hvad enten det har sine Rotorer i Gang eller ikke, er at betragte som et Dampskib.

Heller ikke for 1926 udbetales der saaledes Udbytte. Resultatet for 1926 har imidlertid været en Del bedre end for et Aar siden. Driftsoverskudet er steget fra 7,4 til 9,4 Mill. Kr., og Nettooverskudet er gaaet frem fra henvend 1,8 til 3,4 Mill. Kr., hvilket altsaa paa det nærmeste er en *Fordobling*. Uden nærmere Kendskab til Driftsresultatet, kan man ikke afgøre, hvordan *Kulstrekken* har paavirket Aarets Resultat, men en Del af Rute-farten har i hvert Fald været belastet af de ekstraordinært høje Kulpriser.

Det ses iøvrigt, at Administrationskontoen er formindsket fra 3,3 til 2,9 Mill. Kr., og Selskabets Bidrag til Personalets Pensionering fra 500,417 til 469,757 Kr. De i 1925 betalte Renter, 3,5 Mill. ÷ indgaaede Renter og Udbytte 1,2 Mill. var 2,3 Mill. Kr., medens Udgifterne til Renter i Aar figurerer med 2,6 Mill. Kr. I dette Beløb er som nævnt i Meddelelsen, indbefattet 6 pCt. Renter af Reservefondsbeviserne, hvilket, da disses Beløb er 30 Mill. Kr. — ligesom Aktiekapitalen — udgør 1,8 Mill. Kr., der altsaa er afholdt forlods af Driften.

Overførslen til Reservefondsbeviser fandt Sted efter Generalforsamlingsbeslutning af April 1921, og Selskabet skulde ifølge de gældende Bestemmelser, efter 5 Aars Forløb, aarlig udtrække Beviser for mindst 1/2 Mill. Kr., saaledes at Udtrækning skete i Oktober, og Udbetalingen fandt derefter Sted den følgende 2. Januar. Denne Udbetaling paa 1/2 Mill. Kr. er altsaa præsteret i indværende Aars Begyndelse, men finder først sit Udtryk paa Regnskabet for 1927.

M. H. t. Anvendelsen af det indtjente Nettooverskud, vil det ses, at hele Beløbet benyttes til Afskrivninger, hvorved Selskabet yderligere konsoliderer sig. Det ifjor indtjente Overskud paa 1 3/4 Mill. medgik ligeledes til Afskrivninger, og desuden skete der en Omvurdering af Selskabets Aktiver, idet man bl. a. ved Hjælp af Reservefondets Midler afskrev 7,7 Mill. Kr. paa Skibene. I Meddelelsen fra Bestyrelsen udtaltes det, at disse heretter stod bogført til en Værdi, »svarende til den øjeblikkelige Markedsværdi, og saaledes at Opgørelsen har fundet Sted paa Grundlag af pari Kurs for Kronen«.

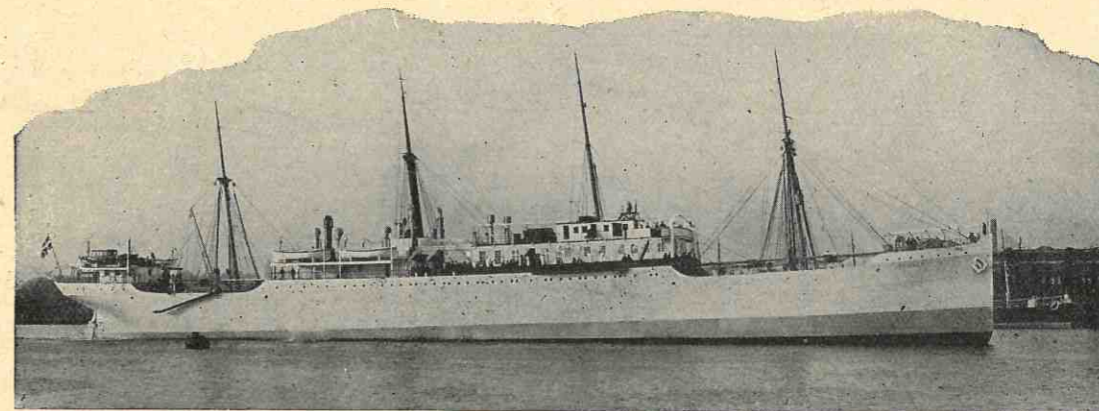
Skibenes Kapitalkonto opførtes utimo 1925 med 66,9 Mill. Kr., men det tilsvarende Beløb — efter de nu stedfundne Afskrivninger — vil først kunne ses af det endelige Regnskab, da der i Aarets Løb er sket forskellige Forandringer i Flaaden baade ved Bortsalg af Nybygning.

Ved Udgangen af forrige Regnskabsaar raadede Det Forenede Dampskibsselskab over ialt 122 Skibe med en samlet Tonnage af 220,355 B. R. T.

Opmaalingen af de danske Farvande.

Den militære Opmaaling i danske Farvande skal finde Sted fra ca. 4. April til Udgangen af Maj. Opmaalingen skal finde Sted fra Opmaalingsskibet »Willemoes« med Chefen for Flaadens Mærkevæsen, Orlogskaptajn Evers som Chef.

Den civile Opmaaling skal foregaa fra Opmaalingsskibet »Marstrand« fra ca. 19. April til Udgangen af September. Kaptajn Peder Jensen skal være Chef for Skibet, der ved Opmaalingssarbejderne assisteres af to Motorbaade.



M/S FIONIA. The East Asiatic Company.

## AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

REGNSKAB FOR 1926 - 30. DRIFTSÅAR

Det er med en egen stille Beundring, vi modtager Ø. K's aarlige Beretning. Og der er i Beundringen noget af Samfølelsens Stolthed, et Glimt af Haab og Fortrøstning, thi der lyser ligesom fra fjerne Magter et Skær af Forjættelse frem fra disse knappe og tørre Beretninger. Et glørværdigt Eksempel til Efterfølgelse for den Enkelte! Thi det er jo netop det, som her er udtrykt saa tydeligt i de mange Datterselskabers og Afdelingers Succes: Selvstændighed i Arbejdet og Ansvarfølelse hos den Enkelte overfor det Hele og Store.

For den som forstaar at læse mellem Tal og af Tal, staar der fra denne Beretning et stormfyldt Sus af Energi, af dygtigt Sømandsskab, af praktisk Købmandssnille og Administrationsevne Læseren imøde. Derfor vil Ø. K's Beretning være mellem den kære Læsning for enhver Dansk, Gammel som Ung, for Manden i sin fulde Manddom og ikke mindst for Ungdommen, Fremtidens Ungdom, der tør drømme om et større Danmark.

Siden Det Østasiatiske Kampagni i 1897 blev dannet, har Beretningerne indeholdt Oplysninger om Kompagniets Hovedformaal og Virkemaade og hvert femte Aar en kortfattet Oversigt over den forløbne Tid. I Lighed hermed indeholder denne Beretning summariske Oplysninger om Kompagniets Virksomhed i de forløbne 30 Aar samt Betragtninger over Erhvervsvilkårene og Driftsresultatet for 1926.

Ved Kompagniets Dannelse blev der stillet et Gennemsnitsudbytte af 8 pCt. p. a. i Udsigt, og for de tre Tiaarsperioder udbetalt 8,04 pCt., 15,73 pCt. og 22,67 pCt. af de gennemsnitlig anvendte Aktiekapitaler henholdsvis Kr. 5.967.389.—, Kr. 21.200.000.— og Kr. 46.875.000.—, saaledes at Gennemsnitsdividenden i de 30 Aar har været ca. 19 1/2 pCt. af den gennemsnitlig anvendte Aktiekapital Kr. 24.680.796.—. Samtidig har Kompagniet systematisk udviklet bestaaende og oprettet nye Erhvervsforetagender, som ved formaalstjenlig indbyrdes Vekselvirkning bidrager til at løse Kompag-

niets Hovedopgave, samt konsolideret sig dels ved betydelige Afskrivninger paa sine Aktiver, dels ved Henlæggelse til Reservefondet, der ligesom Aktiekapitalen andrager 50 Millioner Kroner og ved Overførsler til Dispositionsfondet, Kr. 10.000.000.—, og i ny Regning, Kr. 4.324.475.54. Desuden ejer Kompagniet et Pensionsfond paa Kr. 12.092.103.14, som er anbragt i Værdipapirer og skal tjene til Pensionering af Kompagniets lejtede Funktionærer og deres Enker.

Den samlede Dividende inklusive det for 1926 foreslaaede Udbytte andrager Kr. 144.396.194.93.

Til Administrationsudgifter inklusive Gager, Hyrer, Tantiemer etc. har der været anvendt ca. Kr. 154.446.000.

I Skatter og Afgifter har Kompagniet udredt et Totalbeløb af ca. Kr. 82.925.000.— og heraf i Danmark ca. Kr. 77.073.000.—, siden Selskabsbeskatningen traadte i Kraft i 1905.

Til Nyanskaffelser af Skibe, Fornyelser og Reparationer er der anvendt ca. Kr. 214.836.000.—, heraf i Indlandet ca. Kr. 141.868.000.—.

Kompagniets Industriforetagender paa dansk Omraade er fornemlig oprettet og udvidet for Verdenseksport, og fra Danmark har Kompagniet ialt eksporteret Industrifrembringelser til en Vædi af ca. Kr. 456.467.000.—.

Kompagniets samlede Verdensomsætning har beløbet sig til ca. Kr. 5.994.546.000.—, og Omsætningen gennem danske Banker til ca. Kr. 2.152.127.000.—.

Ved Erhverv udefra har Kompagniet tilført Danmark ca. Kr. 719.900.000.—, og for de oversøiske Omraader, hvor Kompagniet er etableret, har det medført tilsvarende Fordele.

Af betydningsfulde Begivenheder skal fremhæves Kompagniets Overgang i 1912 til Anvendelse af Dieselmotordrift i sine Skibe, fordi det gav den Impuls til Anvendelse af Dieselmotordrift i Verdenstonnagen, som har haft saa stor Betydning for dansk Dieselmotorindustri.

Gennem Tiderne er der vedblivende foregaaet Forandringer i Formerne for Verdensomsætningen, og navnlig i de senere Aar har der fundet betydningsfulde Forskydninger Sted. Før Verdenskrigen forsynede Europas Lande i Forhold til Vilkaar og Tilpasnings-evne en Del af den øvrige Verden med mangede-

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



Frembringelser, men under Krigen, da Europa var mindre leveringsdygtig, lærte Aftagerne til Dels at tilfredsstille deres eget Behov og har i nogen Grad udviklet sig til at være Europas Konkurrenter. Det Tryk, som i 1926 har hvilet paa Erhvervslivet, kan udover disse Aarsager ogsaa tilskrives de Forskydninger i Verdenskapitalen, som har fundet Sted som Følge af Krigen, og som i Forbindelse særlig med den engelske Kulstrejke har forringet Europas Købe og Omsætnings-eвне.

Danmark og det danske Erhvervsliv har paa forskelligartede Maade været paavirket af disse Forskydninger, men Danmark har ikke destomindre særlige Betingelser for at kunne deltage i de kommende Tidens Erhvervsudvikling.

Danmarks betydningsfulde Handel og Skibsfart var i tidligere Tid Danmarks Hovedindtægtskilde. Senere har dansk Landbrug gennem maalbevidst Organisation og Tilpasnings-evne som Helhed udviklet sig til at være Danmarks Hovederhverv. Men medens Landbruget har sin naturlige Begrænsning, har dansk Industri ved Hjælp af tidssvarende Foranstaltninger gode Betingelser for at kunne udvikles til at yde det vægtigste Bidrag til det fælles Erhverv udefra gennem tilsvarende Nyttedrivning i det internationale Erhvervsliv.

Selv om Det Østasiatiske Kompagni ved sin Mangesidighed og gennem sin Vekselvirkning har specielle Erhvervsbetingelser, er det dog underkastet de til enhver Tid herskende Konjunkturer paa Verdensmarkedet.

Medens Kompagniets Ruteskibe saaledes i 1925 fuldførte 42½ Rundrejse og indsejlede Kr. 31.214.423,68 i Fragt- og Passagerpenge, har Skibene i 1926 fuldført 50 Rundrejser og indsejlet Kr. 27.837.912,—, hvorimod Driftsudgifterne i 1925 har været Kr. 25.368.189,01 og i 1926 Kr. 23.469.319,18, saaledes at Nettofortjenesten i 1926 har været Kr. 1.477.641,85 mindre end i 1925.

Kompagniets samlede Vareomsætning beløb sig i 1925 til ca. 930.000 Tons og i 1926 til ca. 680.000 Tons, og Avancen paa Handelen, som i 1925 var Kr. 2.755.673,62, var i 1926 Kr. 1.829.024,40.

Udbytte i fremmede Selskaber var i 1925 Kr. 3.556.705,55 og i 1926 Kr. 3.500.083,67, og Avancen ved Filialerne og Agenturerne i 1925 Kr. 5.326.133,16 og i 1926 Kr. 4.790.187,37. Driftsresultatet for 1926 inklusive Overførslen fra forrige Aar beløber sig saaledes til Kr. 19.703.457,63 eller Kr. 3.308.184,03 mindre end i 1925.

Desuden har Tilbageførselen af Kronen til Guldparitet indvirket ugunstigt paa Driften i Almindelighed og dertil medført forskellige Værdiforringelser til et Beløb af Kr. 2.945.521,47. Til Dækning heraf foreslaar Bestyrelsen at anvende 2 Millioner Kroner af Dispositions-fondet og Kr. 945.521,47 af Aarets Driftsoverskud, og efter Afholdelse af de ordinære Afskrivninger og statutmæssige Tantiemer at udbetale et Udbytte af 10 pCt. for 1926 og overføre Kr. 4.324.473,54 i ny Regning.

#### Skibsfartsafdelingen.

Medens Verdenstonnagen i de sidste Aar har været tiltagende, har navnlig i 1926 Verdensomsætningen været aftagende, hvilket har bidraget til lavere Fragtrater, hvorimod Driftsudgifterne har været næsten uforandrede.

Ruterne paa Kina—Japan og Straits—Siam samt Ruten paa Pacifikkysten har været opretholdt med egne og chartrede Skibe i den Udstrækning, som Farten har udkrævet. Ruterne paa Australien og Sydafrika har væ-

ret betjent i Samsejling med Rederiaktiebolaget Transatlantic i Göteborg og Den Norske Afrika & Australie Linie i Oslo. Baltisk Amerika Linjen, som opretholder Fragt- og Emigrantfart mellem Østersølandene og Amerika, har navnlig paa Grund af de amerikanske Indvandningsrestriktioner og den deraf følgende ringe Passagertrafik oplagt 2 af Linjens Skibe i en Del af Aaret. Kompagniets mindre Skibe har opretholdt lokal Rute-fart i Østasien, og i Tilslutning til Kompagniets Skibsfart har Siam Steam Navigation Co. med 9 Skibe under Kompagniets Ledelse betjent Ruterne paa begge Sider af Siam Golfen og mellem Bangkok og Singapore. United Baltic Corporation Ltd. har med 6 Skibe opretholdt regelmæssig Fragt- og Passagerfart mellem London og Havne i Østersøen.

Sejl- og Motorskibet »København« har i Aarets Løb fuldført en Rundrejse fra Østersøen til Australien og hjem via Java til København, hvorfra det atter afgik den 22. September til Australien.

Fra Nakskov Skibsværft blev den 18. Decbr. 1926 en Nybygning til Bangkok Ruten sat i Vandet og fik Navnet »Lalandia«. Skibet har en Lasteevne af ca. 8000 Tons og ventes afleveret i Løbet af Marts Maaned. Paa den ledige Bedding er Kølen lagt til et Søsterskib, ligeledes til Bangkok Ruten.

De mindre Kystskibe, S/S »Banka« og M/S »Martini« er solgt.

Ved Aarets Udgang bestaar Kompagniets Flaade af 20 Skibe med en Lasteevne af 176.027 Tons. I Driftsregnskabet er der som sædvanlig afskrevet 6⅔ pCt. af Skibenes oprindelige Værdi, hvorefter deres bogførte Værdi er Kr. 147.00 pr. Ton Lasteevne, og deres Gennemsnitsalder ca. 8⅓ Aar. Skibene har været Genstand for omhyggelig Vedligeholdelse.

#### Handelsafdelingerne.

Eksporten af Produkter fra Kina har været hæmmet af de politiske Forhold, og Indkøbspriserne paa Produkter i oversøiske Egne i Almindelighed har i mange Tilfælde staaet i Misforhold til de opnaelige Salgspriser, og ligesom Verdenstonnagen saaledes er ogsaa Erhvervslivets Udøvere tiltaget i langt højere Grad end Omsætningen.

Ogsaa Eksporten af Varer til Kompagniets Filialer og Forbindelser har været mindre, tildels foraarsaget af den engelske Kulstrejke, der ogsaa har virket hæmmende paa Kompagniets Datterselskaber; saaledes har Nørresundby Portland Cementfabrik, Den danske Mælkekondenseringsfabrik og Dansk Sojakagefabrik kun eksporteret Varer for Kr. 37.798.000 i 1926 mod Kroner 49.344.000 i 1925.

#### Kompagniets vekselvirkende Erhvervsorganer.

Af den 25-aarige Beretning, der ogsaa er udgivet paa Engelsk og Fransk, fremgar, at Det Østasiatiske Kompagnis Hovedformaal er Deltagelse i den internationale Erhvervsomsætning paa Gensidighedens Grundlag, og til Fremme af dette Formaal har Kompagniet selv oprettet eller deltaget i Udvidelse af en Række selvstændige Erhvervs-selskaber i Danmark og i fremmede Lande, og i oversøiske Egne har det oprettet og udviklet Organer til Varetagelse af sine Interesser. De vigtigste af disse er Bangkok og Singapore Filialerne med de under dem sorterende Virksomheder, som strækker sig i en Kæde fra ca. 10° nordlig Bredder ned gennem siamesisk Territorium og Malakkahalvøen til Ækvator.

I Bangkok, som er Hovedcentret i Siam, samles Va-

rerne, og derfra foregaar de mangeartede og store Produktafskibninger, saaledes af Teaktræ fra Skovene omkring Prae i Nordsiam, andre Træsarter fra Bandon-skovene paa Malakkahalvøen, Ris o. a. til Europa, Kina, Japan, nederlandsk Indien og Indien med Kompagniets Ruteskibe og chartrede Skibe. Paa Grund af ringere Regnmængde end i det forudgaaende Aar er der kommet et mindre Kvantum Raatræ fra Teakskovene til Savmøllen i Bangkok.

Foruden mindre Stationer har Kompagniet paa Malakkahalvøen Skovkoncessioner i Bandon-distriktet og et betydeligt Savmølleanlæg, Pong Tinmine, som Kompagniet har overdraget til Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni, administreres af Bangkok Filialen.

I de malayiske Stater Kedeh, Trengganu, Selangor og Johore har Kompagniet anlagt Plantager, hvis samlede Areal er 37.057½ Acres, hvoraf 22.677½ Acres er beplantet med Gummi og 10.197 Acres med Kokos. Af formaalstjenlige Grunde er Plantagerne omdannet til engelske Aktieselskaber, hvori dog Kompagniet og Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni ejer de overvejende Andele. De i de sidste 2 Aar herskende Gummipriser har været særdeles lønnende, saaledes at Selskaberne Mount Austin (Johore) Rubber Estates Ltd. og East Asiatic Rubber Estates Ltd. har udbetalt høje Dividender for det foregaaende Regnskabsaar og deklareret 10 pCt. a conto for det Regnskabsaar, der afsluttes 31. Marts 1927. Midtpunktet for hele Plantage-administrationen er Singapore Filialen, der ogsaa opkøber de mangeartede Produkter fra Malakkahalvøen, som samles i store Pakhuse og afskibes fornemlig med Kompagniets Ruteskibe til Europa.

I Manchuriet er der med Harbin som Midtpunkt og Dalny og Wladivostok som Afskibningssteder i Aarens Løb oprettet en Række Opkøbsstationer, fornemlig for Opkøb af Sojabønner til Kompagniets Datterselskaber, som aarligt forarbejder betydelige Kvantiteter af denne Raavare.

Shanghai Agenturet med Underagenturer i Hankow og Tsingtau foretager Salg af europæiske og amerikanske Varer og Opkøb af kinesiske Produkter, men som foran paapeget, har de politiske Uroligheder i Kina øvet en betydelig Indflydelse baade paa Im- og Eksport i 1926.

Midtpunktet for Kompagniets Virksomhed i Sydafrika er Durban Agenturet, som har Underagenturer i Capetown og Johannesburg. Hovedvirksomheden er Import til det sydafrikanske Marked fornemlig fra Pacifikkysten og Skandinavien, gennem henholdsvis Kompagniets San Francisco Agentur og Kompagniets Datterselskab Baltiska Export Kompagniet, Stockholm. Den skærpede Konkurrence har ogsaa for Agenturerne i Sydafrika, San Francisco, Valparaiso og Soerabaya medført en mindre Omsætning end i de forudgaaende Aar.

Foruden med egne Filialer og Agenturer samvirker Kompagniet med mange forskellige Erhvervsforetagender omkring i Verden paa Gensidighedens Grundlag.

#### Financielt.

Indtægerne fordeler sig som følger:

Avance paa Skibene, netto .....	Kr. 4.368.592,82
» » Handelen .....	» 1.829.024,40
Udbytte i fremmede Selskaber .....	» 3.500.083,67
Avance hos Filialerne og Agenturerne .....	» 4.790.187,37
Indvundne Renter .....	» 138.748,87
	Kr. 14.626.637,13

Overført fra forrige Aar .....

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Filialerne og Agenturerne .....

Hensættelse til Skatter .....

Afskrivninger .....

som foreslaas fordelt i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter Aktionærerne erholdt 10 pCt. Udbytte; Tantieme til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer andrager Kr. 238.316,32, og Kr. 4.324.473,54 overføres til næste Aar.

#### Kompagniets Flaade pr. 31. December 1926.

MS	Byggeaar	Tons Brutto Register	Tons Lasteevne	I. H. K.
»Selandia« .....	1912	4,950	7,450	2500
»Jutlandia« .....	1912	4,874	7,600	2500
»Siam« .....	1913	6,636	9,940	3300
»Annam« .....	1913	6,635	9,940	3300
»Fionia« .....	1914	5,218	6,820	4100
»Tongking« .....	1914	6,645	9,812	3300
»Falstria« .....	1915	4,358	7,000	2500
»Panama« .....	1915	6,650	9,812	3300
»Australien« .....	1915	6,650	9,812	3300
»Chile« .....	1915	6,913	10,400	3300
»Peru« .....	1916	6,919	10,400	3300
»Asia« .....	1919	7,014	10,800	3300
»Afrika« .....	1920	8,597	13,275	4500
»Mexico« .....	1920	3,013	4,500	1600
»Malaya« .....	1921	8,654	13,400	4500
»Java« .....	1921	8,681	13,160	4500
»Virginia« .....	1921	641	980	500
Sejl- og MS				
»København« .....	1921	3,965	5,125	650
MS				
»Bintang« .....	1922	2,779	3,401	1400
»Danmark« .....	1925	8,391	12,400	5400
		118,183	176,027	

#### Lægtermateriel pr. 31. December 1926.

København:	Tons Brutto Register	Tons Lasteevne
5 Lægtre .....	362	594
Bangkok:		
29 søgaaende Lægtre og Flodlægtre ....	2,787	4,045
11 Bugser- og mindre Dampbadae .....	525	
	3,674	4,639

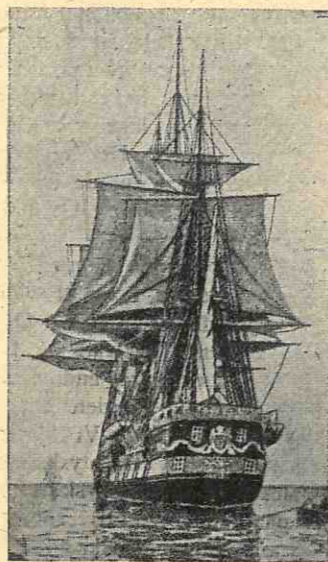


## En gammel Marinesoldats Erindringer.



Kongefamilien til Fest paa Hammershus Slotsplads.

Den bornholmske Matros fortæller.



Den 23. August 1876, altsaa for godt 50 Aar siden, ankom Kong Christian IX og Dronning Louise med flere af de kongelige Børn til Rønne for at aflægge et længere Besøg paa Bornholm.

### Ankosten til Rønne.

Herom skriver »Bornh. Avis«:

Deres Majestæter Kongen og Dronningen samt Deres kgl. Højheder Prinsesse Tyra og Prins Valdemar med Følge kom hertil Rønne Kl. 10½. Amtmanden og Kommandanten havde hilset de kongelige Herskaber ombord, og en stor Mængde smykkede Fiskerbaade laa paa begge Sider af Indsejlingen, ligesom ogsaa Dampskibet »Skandia« med en stor Del Borgere sejlede ud til Fregatten »Jylland« og hilste Kongefamilien med kraftige Hurraraab.

Ved den smukke Landingsbro modtoges Deres Majestæter af Byfoged Olivarius, der bød dem Velkommen og takkede Kongen paa Rønne Bys Vegne, at det første Sted, han gæstede efter sin Hjemkomst, var denne By, hvor Indbyggerne altid havde næret loyale Følelser og saa tidt længtes efter at se deres Konge herovre. Sluttelig udbragte han et Leve for Deres Majestæter, der ledsagedes af den forsamlende Mængdes kraftige Hurraraab. Kongen takkede hjerteligt for den kærlige Modtagelse og udtalte, at han ofte havde glædet sig til at se den gamle loyale By og det kære Bornholm. Derpaa blev den i Dagens Anledning forfattede Sang afsunget af et Sangkor, med Musik, og istemmet af den uoverskuelig store Forsamling, der fyldte Havnepladsen. Idet Kongen takkede for Sangen, beklagede han, at ikke hans andre Børn kunde have den Glæde at være med til dette kære Besøg og udtalte paany sin Tak over den venlige Modtagelse.

Derefter talte han med flere Embedsmænd, der var tilstede fra det hele Bornholm, og efter et kort Ophold kørte de kgl. Herskaber med Følge til Hammershus Slot.

### Festen paa Hammershus.

Kl. 1½ var Ankomsten til Slotsruinen, hvor de kgl. Herskaber modtoges med Hurraraab og ledsagedes af Musik til Teltene.

Kammerherre Fallesen var Vært ved Dejeuneren og

udbragte Skaaler for Deres Majestæter, hvortil han knyttede nogle Bemærkninger om det interessante Sted. Kongen takkede venligt og underholdt sig senere med flere af Befolkningen, der i stort Antal var kommen tilstede.

Damerne indtog Kaffe i et Telt, der var anbragt ved et af de smukkeste Udsigtssteder. Kl. 4 fandt Afrejsen Sted, og man ankom til Sandvig, der var smykket med Æreport, Flag og Blomster, hvor Majestæterne modtoges med levende Hurraraab.

Ved Allinge var rejst en smuk Æreport med Paaskrift: »Gud signe Kongen og hans Hus«, hvor Byraadet modtog, og Borgmesteren udbragte et Leve for Kongen og hans Hus, hvorfor Kongen takkede med hjertelige Ord.

Byen og Havnen var festligt smykket og ved Udkørslen en Æreport med Indskrift: »Gud signe vort gamle Danmark«. Ogsaa her var en Mængde Mennesker tilstede, som bragte den sidste hjertelige Hilsen.

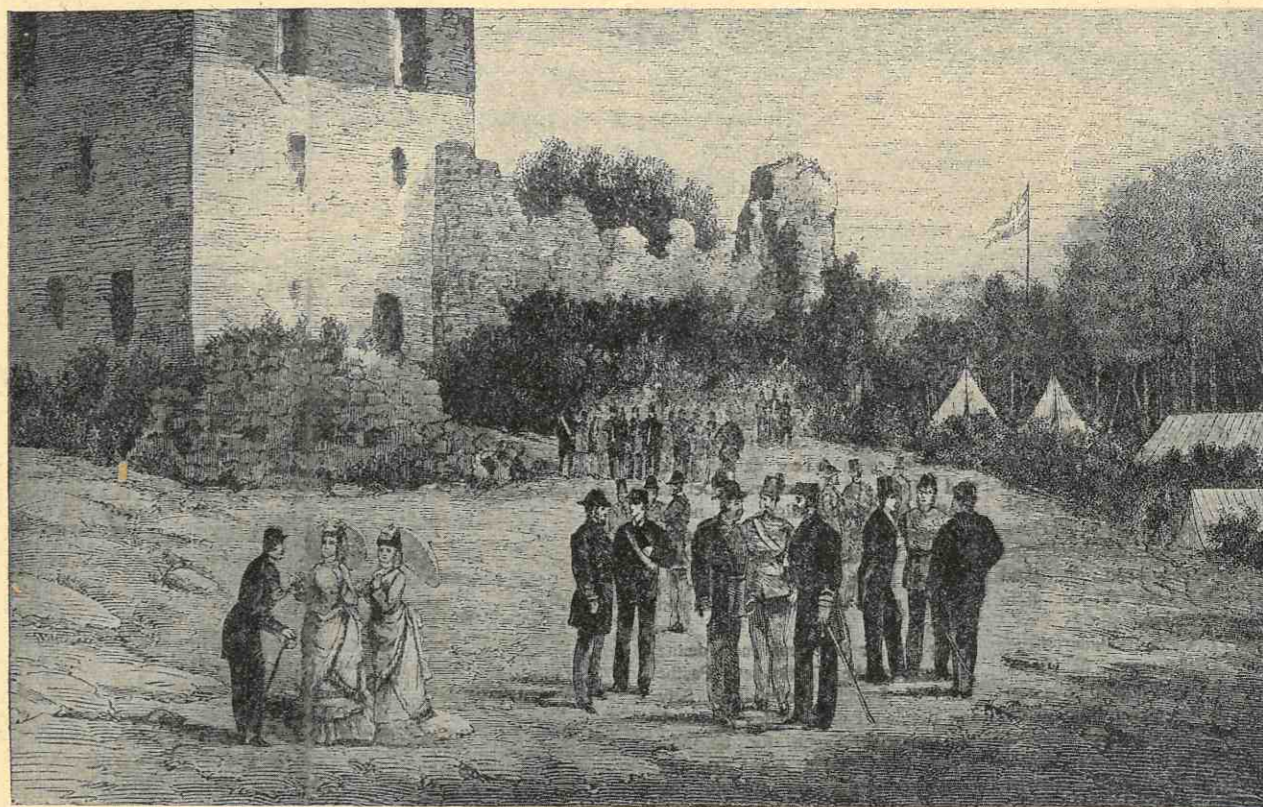
Kl. 8 om Aftenen var der Taffel ombord paa »Jylland«, der stadig laa for Anker ud for Rønne. Der rejste sig imidlertid en stærk Paalandsvind, hvorfor »Jylland«, efter at Gæsterne var landsat i Chalupper, lettede Anker og gik i Læ af Landet ved Sandvig. Her overraskedes Beboerne næste Morgen ved paany at faa Besøg af Kongefamilien, der bl. a. spadserede til Fyrtaarnet. Senere kørtes til Rø og derfra til Almindingen, hvor der paa Christianshøj var stor Folkefest, Besøg i Skovridergaarden m. m. Kl. 11 Aften ankom de kgl. Herskaber til Rønne og gik straks ombord i Kongedamperen »Slesvig«.

Næste Dag besaa Kongen og Prins Valdemar Latinskolen, hvor en Salme af Ingemann blev afsunget, Kirken, Asylet, Arsenalet og Arbejdet paa Havnen.

Kl. 1 var der efter Indbydelse af Rønne Byraad Diner paa Rønne Teater, hvor der blev holdt mange Taler. Kongen tolkede sin og sin Families Glæde for de skønne Dage paa Bornholm. Skønt det var tidlig paa Dagen, blev der dog danset, og baade Kongen og de øvrige kgl. Herskaber tog Del i Dansen.

Kl. 6 gik de kgl. Herskaber ombord for at afrejse.

Under den talrige Mængdes kraftige Hurraraab og Kongesalut fra Batteriet ved Rønne, fra Fregatten »Jylland« og det russiske Dampskib, sejlede »Slesvig« ud



Majestæter paa Besøg ved Hammershus Ruin.

til »Jylland«, som ledsaget af »Cesarewna« og »Slesvig« afgik til København.

Forinden Afrejsen udnævnte Hans Majestæt Amtmand Holten til Kammerherre, Kommandanten, Kammerherre Fallesen til Kommandør af Dannebrog, Byfoged Olivarius og Prokurator Lund til Riddere af Dannebrog, samt gav Dannebrogsmændenes Hæders tegn til Kaptajn, Tøjmester Westh, R. af D., og Fyrværker Madsen.

### »Jylland«s Kongetogt.

#### Den bornholmske Matros fortæller.

Blandt de bornholmske Marinere, der deltog i Fregatten »Jylland«s Kongetogt til Kronstadt, Viborg (Finland) og Bornholm i August 1876, var fhv. Skibstømmer Chr. M. Kyhn, Rønne.

Den nu 78-aarige gamle Orlogsgast, der havde særlig interessante Oplevelser under Opholdet i Kronstadt, fortæller om Kongefærden for 50 Aar siden, dels efter Minderne, dels efter Dagbogsoptegnelser, følgende:

Efter at have fartet Jorden rundt med Koffardiskibe kom jeg 1876 til Orlogs som fuldbefaren og begyndte Tjenesten 20. Marts i Logiskibet »Dronning Marie«. Men Øvelsestogtet, der begyndte 1. Juni, foregik om Bord i Skrueregatten »Jylland«, vort stolte Admiralskib fra Helgoland.

Efter halvanden Maanedes Sejlads i danske Farvande lagde vi 14. Juli ind i Flaadens Leje for at gøre klar til Kongerejsen til Rusland. Ombord i »Jylland« var foruden mig følgende Bornholmere, alle fra Rønne: Hans Jørgensen, Fuldbefaren (senere Formand for Rønne Redningsstation, Dannebrogsmænd), Peter Hansen, Fuldbefaren, senere Tømmer i Amerika. Begge disse er endnu i Live boende i Rønne. Martin Nielsen, Ma-

rinesoldat, senere Tømmermester i Sønderjylland, Broder til fhv. Bankdirektør Carl Nielsen, Rønne. Andreas Riis, senere Grosserer i Malmø, kendt for sine store Gaver til Rønne Kommuneskole og Bornholms Museum, Broder til fhv. Købmand H. P. D. Riis, Rønne. Grosserer Riis var ogsaa Marinesoldat. A. Riis og M. Nielsen er begge døde.

Den 26. Juli afgik Kongeflotillen fra København. Fregatten »Jylland« med den danske Kongefamilie og græske Dronning om Bord var Admiralskib, hvor alle vi nævnte bornholmske Orlogsgaster gjorde Tjeneste. Det græske Kongeflag vajede fra Stortoppen. I vort Kølvand gik Skruekorvetten »Heimdal«, ogsaa berømt fra Helgo-Kampen. Sluttelig fulgte Kongeskibet »Slesvig«, en Hjuldamper, der huggede kraftigt i den krappe Sø i Østersøen, hvorfor de Kongelige havde foretrukket Opholdet om Bord paa den meget større og for Sejlpres mere støt gaende »Fregat«. Thi det blæste en kraftig Vestenkuling det meste af Opfarten til Kronstadt. Hverken »Jylland« eller »Heimdal« behøvede Skruens Hjælp. Sejlene var endda mere end nok, Paa Højde med Gotland den 27. blev Kulingen stormende. »Heimdal« signaliserede til »Jylland«, om den maatte slaa sine Bramsejl fast, thi Riggen truede med at give efter for den stærke Sejlføring. »Jylland«, der havde kraftigere Rig, kunde vel bære Sejlføringen, men maatte af Hensyn til »Heimdal« og Hjuldamperen, der sakkede agterud, mindske Sejlene.

Den 29. Juli, efter 4 Døgns Sejlads, ankrede Flotillen ved Kronstadt og blev hilst af en øredøvende Salut fra Fæstningen og den russiske Flaade. Rystelsen var saa kraftig, at Dronning Louise — af Hensyn til de kongelige Damer og Børn — frabad sig en Gentagelse — et Ønske, der blev efterkommet, idet der ikke senere



blev salutteret, hverken under de forskellige Fyrstebe-søg om Bord eller ved Afrejsen. Derimod var de rus-siske Marineorkestre flinke til at spille den danske Na-tionalmelodi. Ligesaa ofte vor Slup med Dannebrog ag-ter passerede Russereskadreren, lød »Kong Christian« fra de forskellige Skibe. Og de spillede udmærket, disse Russere.

Hans Jørgensen og jeg var begge Styrbords-Sluproere (vi roede ogsaa Kong Kristian ind i Rønne Havn) og var derfor saa heldige at have de »store« Begivenheder paa nærmeste Hold. Efter at »Jylland« havde kastet Anker under den mægtige Salut, kom en meget flot Dampbarkasse pilende med det russiske Kejserflag flag-rende fra Agterstævnen. Det var Kejseren (Czar Alex-ander den Anden, død ved Attentat 1881) og to Stor-fyrster, der gjorde Modtagelsesvisit om Bord i »Jyl-land«.

Den danske og græske Kongefamilie tog med i Land og boede under Opholdet paa »Peterhof«, Czarens Som-mérresidens, der laa paa Finskebugtens Sydside mel-lem Kronstadt og St. Petersburg.

#### Mit Besøg paa »Peterhof«.

At »Glansnumret« blandt mine Minder fra Kongerej-sen blev Besøget paa »Peterhof«, er vel naturligt nok, naar man erindrer, at kun to Matroser fra den danske Eskadre nød denne Begunstigelse. Den anden lykkelige var en Svendborgianer — hans Navn har jeg nu glemt.

I de Dage — fra 29. Juli til 14. August — vi laa ved Kronstadt, var der jævnlig Fester paa »Peterhof«, men det var ikke for menige, dertil var Frygt for Spionage eller Attentat for stor. Til en af disse Fester var de dan-ske Søofficerer indbudt, og tilfældigvis kom jeg med. Pludselig en Dag stiller min Løjtnant (han hed for-ersten Kofod) mig følgende Spørgsmaal: »Naa, 327, vil De have Landlov eller med til »Peterhof«? 327 (mit Numer om Bord) blev perplex, talte paa Fingrene og valgte »Peterhof«.

Med Dampbarkasse blev vi hentet ind til Kysten og videre ad en Kanal op til Slotsparken, ved hvis Port der holdt Ekvipager parat til at køre os gennem de lange Alléer til Slottet. Svendborgianeren og jeg var »attacheret« Officererne specielt til Hjælp ved Omlæd-ningen til Galla, der fandt Sted i et mindre Palæ ved Siden af Slottets Hovedkompleks. Endelig skulde vi holde Vagt over Officerernes Tøj, indtil Festen var forbi (Kl. 5 næste Morgen).

#### Da jeg foer vild i Czarslottet.

Efter endt Omlædning eskorterede vi — Svendborg-ianeren og jeg — den gallaprydede Officerstrup op til Slottets Hovedindgang, hvor vi blev aftakkede, men da en af Chef-Officererne opdagede, at han havde sine Tjenestehandsker paa, medens Gallahandskerne laa glemt nede i Omlædnings-Pavillonen, blev Svendborg-ianeren sendt afsted efter dem. Jeg benyttede Lejligh-eden til at »interviewe« Løjtnant Kofod om et vigtigt privat Anliggende — kort sagt, jeg var skrupsulten, vi havde ingen Mad med, her var intet at købe, jeg vilde gerne vide, hvorledes og hvor vi skulde kunne faa no-gen Mad. Løjtnanten saa først forbavset paa mig, over at jeg i denne højtidelige Situation kunde faa over mit Hjerte at ulejlig ham med noget saa »jordisk« som Mad, men smilende forklarede ha, at jeg blot skulde se at finde en Hr. Wulff, der var Tolk, var Løjtnant og

havde været i fransk Tjeneste. Han vilde sørge for Mad til mig og min Kammerat. Hr. Wulff skulde opholde sig i en af Slottets Sidefløje.

Dreven af Sult gik jeg straks paa Jagt efter ham. Men jeg maa have faaet fat i den gale Fløj; thi efter at have passeret et langt Galleri naaede jeg en Dør, som jeg vo-vede at aabne: Resultatet et — W. C. Næste Dør: Re-sultatet et Paaklædningsværelse, hvor flere Kammer-jomfruer var i Færd med at gøre i Stand. Jeg smag hur-tigt Døren i og hørte i det samme tunge, taktfaste Trin paa Korridorens Flisegulv. En ordensbehængt Livkosak med et mægtigt Skæg og bevæbnet til Tænderne kom hen imod mig og stirrede paa mig med et Blik, som vilde han kun udtale et Ord: Sibirien. Han fik dog ikke sagt noget, før Svendborgianeren med Tolken, Hr. Wolf, og en Tjener i rødt Liberi kom ilende. De havde været paa Jagt efter mig og forklarede nu Livkosakken, at den formodede Spion var en ærlig dansk Orlogsgast, der var gaaet vild. Vi to Matroser fra »Jylland«, Aar-gang 1876, blev nu af Tjeneren ført over i en anden Fløj, hvor der i et Gemak paa første Sal var anrettet til os paa helt ud kongelig Vis. Fade, Tallerkener og alt andet Service var Sølv. Tjeneren i det røde Liberi serverede for os efter Principet: nyt Service for hver Ret. Og Retterne var mange, begyndende med kogt Lax og sluttende med en glimrende Budding. Den russiske Akvavit (Vodka) manglede ikke (i sølvbeslagne Karaf-ler), men vi nød den med Forsigtighed, ligesom Cham-pagnen, der endte Festmaaltidet, og som Tjeneren ide-lig opfordrede os til at tage »endnu et lille Glas« af. Vi huskede paa vort Ansvar med Tøjet og vilde opføre os, som det sømmede sig kongelig danske Marinere.

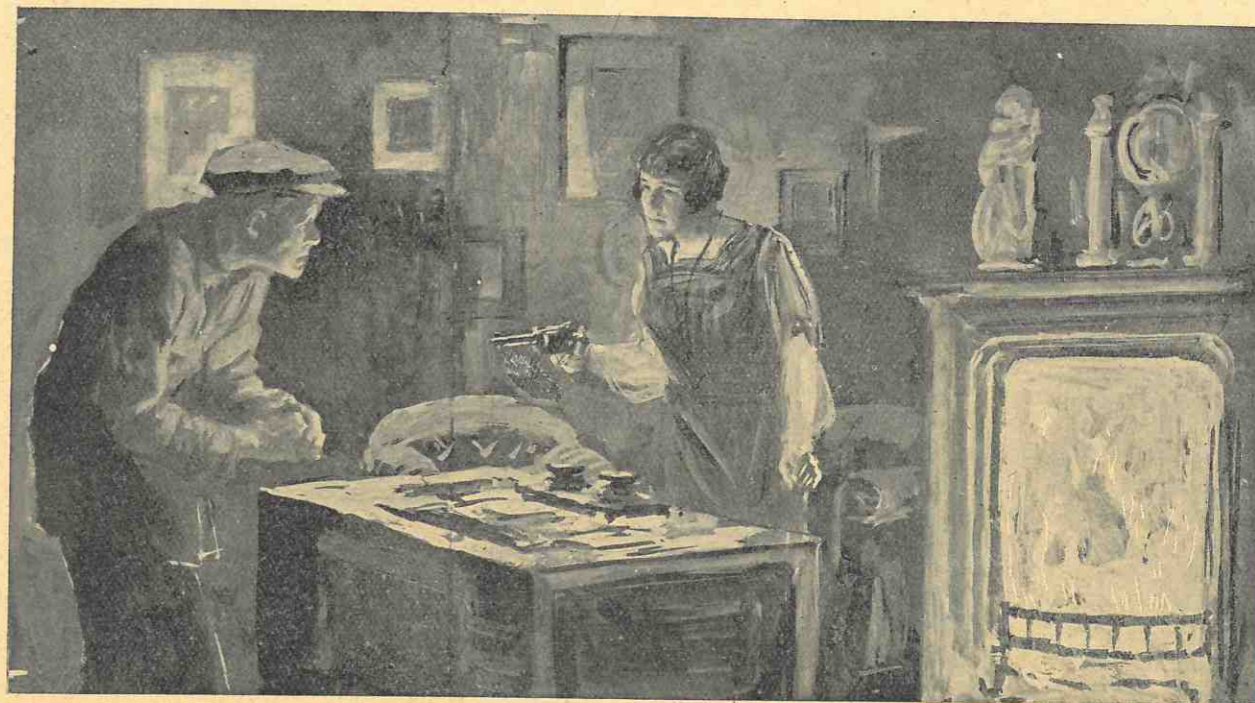
Efter Middagen besaa vi de kejserlige Stalde og an-dre Mærkeligheder i Slotsparken, ligesom Tjeneren, der syntes at være særlig stillet til vor Disposition, viste os hele Slottets Økonomiafdeling, de kejserlige Køkkener m. m. m.

Trætte, men rige paa Oplevelser naaede vi hen paa Morgenstunden tilbage til »Jylland«, misundte af »Mæn-nerne«, som vi maatte fortælle om vore Eventyr paa Kejserslottet.

En anden Oplevelse var Overværelse af Orlogsskibet »Peter den Store«s Stabelafløsning. »Jylland«s Officerer overværede Skuespillet fra Skibssluppen, som var roet hen tværs for Dokken. En uhyre lang kirkelig Proces-sion bevægede sig langs Kajen, bærende Bannere og Kors og svingede med Røgelseskar. Det var den russi-ske Kirkes øverste, der med sit store Følge ankom for at lyse Velsignelsen over det nye Skib og døbe det. Un-der hele Optøget maatte vi staa op i Baaden, gøre Front og stram Honnør for Processionen.

Da vor Flotille den 20. August afgik fra Kronstadt, forlod Skrueregatten »Heimdal« os for at gaa paa Øvel-sestøgt. Men vi fik en fin Eskorte i Stedet for, den kej-serlige Dampyacht »Cesarewna«. Den 23. August an-kom »Jylland«, »Cesarewna« og »Slesvig« til Rønne Red med Kongefamilien. Den græske Kongefamilie var ta-get hjem over Land.

Saaledes endte »Jylland«s minderige Ruslandstøgt, slutter gamle Kyhn sin interessante Fortælling.



»Lad mig gaa«, hviskede han. »Jeg har ikke stjalet noget«.

## Southampton Road Nr. 112

eller

## Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Engelsk Novelle af BILL CLARK.

Fortsat.

Nu skal De smage en ren Oporto,« sagde Bradney ved Desserten og gav Husjomfruen et Vink.

Ewans takkede men mente, man allerede havde været gennem altfor mange Slags Vin.

»Bare rolig!« fortsatte Bradney, »vi har god Tid. Jeg ved ikke hvordan, men jeg synes vi har det saa hygge-ligt. Gør Dem det behageligt, Ewans! Det er jo ikke saa mange Aftener, De har endnu, før De skal tilbage til Manoli!«

Gloria havde rejst sig. Der var noget hun vilde hente i Dagligstuen, sagde hun, og gik over mod Døren. Ewan sprang pligtskyldigst op og aabnede. Bradneys hende gennem Koridoren. Saa hørte hun Ewans og hendes Mand tale sammen, og Latteren afløstes af rolig Samtale. Nu aabnede hun Døren ind til Dagligstuen og konstaterede, Pigerne i deres Skødesløshed havde glemt at tænde igen.

Skæret fra Lysekronen faldt over Stuen og i samme Sekund fangede hendes Blik »Tynde Curling«s skumle Skikkelse, der stod bøjet over Skrivebordet og lod Skin-net fra en Lommelygte spille hen over dets Genstande.

»Hvad gør De dér!« spurgte hun med et skarpt Ud-brud og sendte ham et Par lynende Øjne. Det var kun overfor Manden, hun følte sig lille, hun havde før staaet i en farefuld Situation og kun følt Truslen

om Død som en Befrielse fra de nuværende Forhold.

»Tynde Curling« drejede sig med et Sæt. Hans fu-rede og grimme Ansigt blev endnu mere furet og grimt. Med et Tag røg Haanden i Lommen og halede en seksløbet Revolver af billig Kvalitet op. Demonstrativt spændte han Hanen og rettede Revolverens Løb mod hende.

»Et eneste Ord,« hviskede han med hæst og rystende Stemme, »bare et eneste lille Ord, Dame — saa er De færdig! Forstaar De! Jeg sky'er forstaar De, fa'me, Sjælen li'e lukt ud a' Kroppen! Prøv ikke paa at la'me' gaa te' Yerli'he'er!«

Han listede forbi hende og skubbede Døren til, saa fortsatte han med sine Trusler:

»Bare saa meget som et Gisp, saa trykker jeg til, forstaar De! Og saa er De kaput!«

Gloria gav sig til at le. Af Skikkelse var hun ret høj og temmelig godt bygget, Sport havde trænet hendes Legeme, baade Svømning, Roning og Golf havde givet hende Kræfter.

»Jeg kunde jo bøje Dem med min Lillefinger, hvis jeg vilde snavse mig til,« lo hun og gik henimod ham, »men to Fugle i eet Bur giver sig ikke til at nappes. Vel? Hvad vil De forresten her?«

Tynde Curling var overvunden. Alligevel prøvede han at bevare Ligevægten. Med en helt ynkelig Bevæ-



blev salutteret, hverken under de forskellige Fyrstebe-søg om Bord eller ved Afrejsen. Derimod var de russiske Marineorkester flinke til at spille den danske Nationalmelodi. Ligesaa ofte vor Slup med Dannebrog agter passerede Russerseskadren, lød »Kong Christian« fra de forskellige Skibe. Og de spillede udmærket, disse Russere.

Hans Jørgensen og jeg var begge Styrbords-Sluproere (vi roede ogsaa Kong Kristian ind i Rønne Havn) og var derfor saa heldige at have de »store« Begivenheder paa nærmeste Hold. Efter at »Jylland« havde kastet Anker under den mægtige Salut, kom en meget flot Dampbarkasse pilende med det russiske Kejserflag flagrende fra Agterstævnen. Det var Kejseren (Czar Alexander den Anden, død ved Attentat 1881) og to Storfyrster, der gjorde Modtagelsesvisit om Bord i »Jylland«.

Den danske og græske Kongefamilie tog med i Land og boede under Opholdet paa »Peterhof«, Czarens Sommerresidens, der laa paa Finskebugtens Sydside mellem Kronstadt og St. Petersburg.

#### Mit Besøg paa »Peterhof«.

At »Glansnumret« blandt mine Minder fra Kongerejsen blev Besøget paa »Peterhof«, er vel naturligt nok, naar man erindrer, at kun to Matroser fra den danske Eskadre nød denne Begunstigelse. Den anden lykkelige var en Svendborgianer — hans Navn har jeg nu glemt.

I de Dage — fra 29. Juli til 14. August — vi laa ved Kronstadt, var der jævnlig Fester paa »Peterhof«, men det var ikke for menige, dertil var Frygt for Spionage eller Attentat for stor. Til en af disse Fester var de danske Søofficerer indbudt, og tilfældigvis kom jeg med. Pludselig en Dag stiller min Løjtnant (han hed forresten Kofoed) mig følgende Spørgsmaal: »Naa, 327, vil De have Landlov eller med til »Peterhof«? 327 (mit Numer om Bord) blev perplex, talte paa Fingrene og valgte »Peterhof«.

Med Dampbarkasse blev vi hentet ind til Kysten og videre ad en Kanal op til Slotsparken, ved hvis Port der holdt Ekvipager parat til at køre os gennem de lange Alléer til Slottet. Svendborgianeren og jeg var »attacheret« Officererne specielt til Hjælp ved Omlædningen til Galla, der fandt Sted i et mindre Palæ ved Siden af Slottets Hovedkompleks. Endelig skulde vi holde Vagt over Officerernes Tøj, indtil Festen var forbi (Kl. 5 næste Morgen).

#### Da jeg foer vild i Czarslottet.

Efter endt Omlædning eskorterede vi — Svendborgianeren og jeg — den gallaprydede Officerstrup op til Slottets Hovedindgang, hvor vi blev aftakkede, men da en af Chef-Officererne opdagede, at han havde sine Tjenestehandsker paa, medens Gallahandskerne laa glemt nede i Omlædnings-Pavillonen, blev Svendborgianeren sendt afsted efter dem. Jeg benyttede Lejligheden til at »interviewe« Løjtnant Kofoed om et vigtigt privat Anliggende — kort sagt, jeg var skrupsulten, vi havde ingen Mad med, her var intet at købe, jeg vilde gerne vide, hvorledes og hvor vi skulde kunne faa nogen Mad. Løjtnanten saa først forbavset paa mig, over at jeg i denne højtidelige Situation kunde faa over mit Hjerte at ulejlige ham med noget saa »jordisk« som Mad, men smilende forklarede ha, at jeg blot skulde se at finde en Hr. Wulff, der var Tolk, var Løjtnant og

havde været i fransk Tjeneste. Han vilde sørge for Mad til mig og min Kammerat, Hr. Wulff skulde opholde sig i en af Slottets Sidefløje.

Dreven af Sult gik jeg straks paa Jagt efter ham. Men jeg maa have faaet fat i den gale Fløj; thi efter at have passeret et langt Galleri naaede jeg en Dør, som jeg vovede at aabne: Resultatet et — W. C. Næste Dør: Resultatet et Paaklædningsværelse, hvor flere Kammerjomfruer var i Færd med at gøre i Stand. Jeg smak hurtigt Døren i og hørte i det samme tunge, taktfaste Trin paa Korridorens Flisegulv. En ordensbehængt Livkosak med et mægtigt Skæg og bevæbnet til Tænderne kom hen imod mig og stirrede paa mig med et Blik, som vilde han kun udtale et Ord: Sibirien. Han fik dog ikke sagt noget, før Svendborgianeren med Tolken, Hr. Wolf, og en Tjener i rødt Liberi kom ilende. De havde været paa Jagt efter mig og forklarede nu Livkosakken, at den formodede Spion var en ærlig dansk Orlogsgast, der var gaaet vild. Vi to Matroser fra »Jylland«, Aargang 1876, blev nu af Tjeneren ført over i en anden Fløj, hvor der i et Gemak paa første Sal var anrettet til os paa helt ud kongelig Vis. Fade, Tallerkener og alt andet Service var Sølv. Tjeneren i det røde Liberi serverede for os efter Principet: nyt Service for hver Ret. Og Retterne var mange, begyndende med kogt Lax og sluttende med en glimrende Budding. Den russiske Akvavit (Vodka) manglede ikke (i sølvbeslagne Karaf-ler), men vi nød den med Forsigtighed, ligesom Champagnen, der endte Festmaaltidet, og som Tjeneren idelig opfordrede os til at tage »endnu et lille Glas« af. Vi huskede paa vort Ansvar med Tøjet og vilde opføre os, som det sømmede sig kongelig danske Marinere.

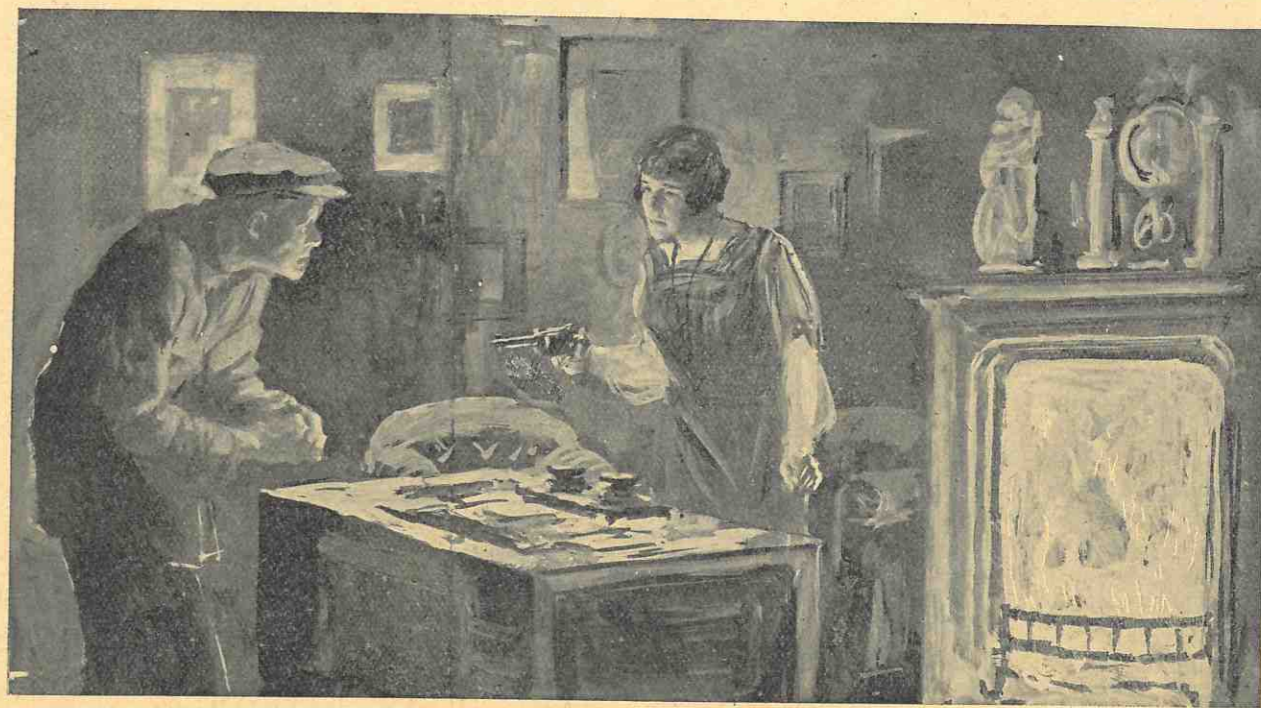
Efter Middagen besaa vi de kejserlige Stalde og andre Mærkeligheder i Slotsparken, ligesom Tjeneren, der syntes at være særlig stillet til vor Disposition, viste os hele Slottets Økonomiafdeling, de kejserlige Køkkener m. m. m.

Trætte, men rige paa Oplevelser naaede vi hen paa Morgenstunden tilbage til »Jylland«, misundte af »Mænerne«, som vi maatte fortælle om vore Eventyr paa Kejserslottet.

En anden Oplevelse var Overværelse af Orlogsskibet »Peter den Store«s Stabelafløsning. »Jylland«s Officerer overværede Skuespillet fra Skibssluppen, som var roet hen tværs for Dokken. En uhyre lang kirkelig Procession bevægede sig langs Kajen, bærende Bannere og Kors og svingede med Røgelseskar. Det var den russiske Kirkes øverste, der med sit store Følge ankom for at lyse Velsignelsen over det nye Skib og døbe det. Under hele Optøget maatte vi staa op i Baaden, gøre Front og stram Honnør for Processionen.

Da vor Flotille den 20. August afgik fra Kronstadt, forlod Skrueregatten »Heimdal« os for at gaa paa Øvelsestogt. Men vi fik en fin Eskorte i Stedet for, den kejserlige Dampyacht »Cesarewna«. Den 23. August ankom »Jylland«, »Cesarewna« og »Slesvig« til Rønne Red med Kongefamilien. Den græske Kongefamilie var taget hjem over Land.

Saaledes endte »Jylland«s minderige Ruslandstogt, slutter gamle Kyhn sin interessante Fortælling.



»Lad mig gaa«, hviskede han. »Jeg har ikke stjalet noget«.

## Southampton Road Nr. 112

eller

## Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Engelsk Novelle af BILL CLARK.

Fortsat.

Nu skal De smage en ren Oporto,« sagde Bradney ved Desserten og gav Husjomfruen et Vink.

Ewans takkede men mente, man allerede havde været gennem altfor mange Slags Vin.

»Bare rolig!« fortsatte Bradney, »vi har god Tid. Jeg ved ikke hvordan, men jeg synes vi har det saa hyggeligt. Gør Dem det behageligt, Ewans! Det er jo ikke saa mange Aftener, De har endnu, før De skal tilbage til Manoli!«

Gloria havde rejst sig. Der var noget hun vilde hente i Dagligstuen, sagde hun, og gik over mod Døren. Ewan sprang pligtskyldigst op og aabnede. Bradneys hende gennem Koridoren. Saa hørte hun Ewans og hendes Mand tale sammen, og Latteren afløstes af rolig Samtale. Nu aabnede hun Døren ind til Dagligstuen og konstaterede, Pigerne i deres Skødesløshed havde glemt at tænde igen.

Skåret fra Lysekronen faldt over Stuen og i samme Sekund fangede hendes Blik »Tynde Curling«s skumle Skikkelse, der stod bøjet over Skrivebordet og lod Skinet fra en Lommelygte spille hen over dets Genstande.

»Hvad gør De dér!« spurgte hun med et skarpt Udbrud og sendte ham et Par lynende Øjne. Det var kun overfor Manden, hun følte sig lille, hun havde før staaet i en farefuld Situation og kun følt Truslen

om Død som en Befrielse fra de nuværende Forhold.

»Tynde Curling« drejede sig med et Sæt. Hans furede og grimme Ansigt blev endnu mere furet og grimt. Med et Tag røg Haanden i Lommen og halede en seksløbet Revolver af billig Kvalitet op. Demonstrativt spændte han Hanen og rettede Revolverens Løb mod hende.

»Et eneste Ord,« hviskede han med hæst og rystende Stemme, »bare et eneste lille Ord, Dame — saa er De færdig! Forstaar De! Jeg sky'er forstaar De, fa'me, Sjælen li'e lukt ud a' Kroppen! Prøv ikke paa at la'me' gaa te' Yerli'he'er!«

Han listede forbi hende og skubbede Døren til, saa fortsatte han med sine Trusler:

»Bare saa meget som et Gisp, saa trykker jeg til, forstaar De! Og saa er De kaput!«

Gloria gav sig til at le. Af Skikkelse var hun ret høj og temmelig godt bygget, Sport havde trænet hendes Legeme, baade Svømning, Roning og Golf havde givet hende Kræfter.

»Jeg kunde jo bøje Dem med min Lillefinger, hvis jeg vilde snavse mig til,« lo hun og gik henimod ham, »men to Fugle i eet Bur giver sig ikke til at nappes. Vel? Hvad vil De forresten her?«

Tynde Curling var overvunden. Alligevel prøvede han at bevare Ligevægten. Med en helt ynkelig Bevæ-



gelse satte han Mundingen af Pistolen ind mod hendes Bryst og hviskede:

»Lad mig slippe væk, hellere end noget andet! Det er ikke deres Liv værdt, at De standser mig her!«

Gloria skubbede Pistolløbet tilside med en foragtede Gestus og sagde med et haanligt Tonefald:

»Nej, det tænkte jeg nok! Du er ingen Kvindemorder, dit Skrog!«

»Hvad er jeg ikke? Saa! Men ved De, hva' je' er? Jeg er sulten! Skrup sulten, forstaar De! Og hjemme sidder en sulten Kone og sultne Unger!«

Der var ingen Tvivl! Tonen i hans Stemme viste med al Tydelighed, han talte sandt.

»Frue!« fortsatte han. »Den er gal derhjemme, hører De! La' me' gaa!«

»Aah Gud! Hvor langt vil Du gaa, dit Skind, det er for sent, din stakkels Fyr!«

Begge lyttede, udenfor i Korridoren hørtes Fodtrin nærme sig. Skønt det kunde synes mærkeligt, havde hun alligevel fattet Medlidenhed med Staklen, der var saa fuldstændig ude af Stand til Forsvar eller Angreb, som et værgeløst Dyr. Et Billede fra Fortiden var dukket op for hendes indre Øje og havde vist hende en stakkels Stær, hun havde lukket ud af Buret til Friheden. Gerningen havde bragt en Samling Skældsord over hendes Hoved fra Ejermanens Side, og der var noget i hendes Skæbne, der mindede om den stakkels forhulede Fyr.

»Hurtigt, gem dig bag Gardinet dér,« hviskede hun. Og i samme Sekund som Husjomfruen bar Kaffeantretningen ind, forsvandt »Tynde Curling« fra Synskredsen. Stille og lydløst, uden at nogen havde set ham, var han forsvunden. Kun en umærkelig Sittren i Gardinets tunge Folder kendetegnede hans Skjulested. Men herfra havde han vidt Udsyn over Skuepladsen og kunde beregne de mulige Chancer til Flugt. Disse var ikke overvældende. Lejligheden var beliggende højt over Gadens Niveau, 3 Etager; der var et Spring paa mindst fyrretyve Fod ned til den veloplyste Gade, hvor netop en meget voksen Politibetjent holdt til henne under Lygten.

»Nappet,« tænkte »Tynde Curling«, medens Hjerteret sank i Kroppen paa ham. Han var ikke noget særlig udpræget Mandfolk, og havde aldrig tænkt sig at tage Konsekvensen af den Slags farlige Trip. Hans bedste Vaaben var Taarer eller Evnen til at vække Medlidenhed eller Tillid og saa et rask lille Snuftag i det Skjulte paa Hosesokker.

Gloria havde vendt sig om mod Husjomfruen.

»Det er udmærket, Joane, sig til Herrerne, at alt er i Orden. Saa satte hun sig ved Pianoet, og i det samme traadte Ewans ind.

Hendes Fingre gled over Tangenterne, et svagt Forsøg paa Sang kom over hendes Læber, men indeni hende hviskede det: »Oh, forsent, det er forsent!«

»Bradney kommer med det samme,« sagde Ewans og gik hen mod hende. »Der var en Besked, han havde glemt at ringe, sagde han.«

Hun sad med Ryggen mod ham og lukkede Øjne. Pludselig og med en uimodstaaelig Magt var det kommen over hende, Følelsen af Tomheden i det nuværende og det haabløse i at tænke paa nogen Forandring. Og langsomt, men uden at hun havde kunnet standse det, var Taarerne begyndt at sive ned over hendes Kinder.

Ewans var nu helt henne ved hende og fortsatte:

»Bradney bad mig underholde Dem saalænge, saa nu maa De nøjes med mit Selskab, Fru Bradney — — —«

Han vilde have fortsat, men pludselig opfangede hans Øre noget, der lignede et Suk, og i hendes halvt bortevendte Ansigt saa han Glimtet af Taarer.

»De græder! Græder De — Gloria?«

— — —

De forskellige Mænd har forskellig Maade at erklære deres Kærlighed paa. Nogle bruger store og stærke Ord, godt spækket med poetiske Vendinger. Men det er ikke altid Mængden af Ord eller Kraften, hvormed de bliver sagt, det kommer an paa. Ewans ene Ord »Gloria« fortalte mere end en Bog fuld af Følelser, og den milde Klang af Ømhed deri faldt som lægende Balsam i Glorias trætte Sjæl.

»Aah, det betyder intet,« hviskede hun med svag Stemme.

»Betyder det intet?« gentog han tvivlende. Men uvilkaarligt lagde han sin Arm om hendes Skulder, og her ved kunde han ikke undgaa at mærke en let Skælven i hendes Skikkelse, en Skælven, der paa eengang sød og anelsesfuld dog samtidig mindede ham om det hid-sige Optrin ved Bordet.

»Gloria!« hviskede han igen.

Saa vendte hun sig om mod ham og lagde hulkende sit Hoved ind mod hans Bryst. Det forekom hende den naturligste Ting af Verden at søge Trøst hos denne rolige, stoute Mand. Og han for sin Part beholdt sin Arm om hende saa varsomt og forsigtigt, som var hun en kostelig og sprød Porcelænsfigur. Kun med en overmenneskelig Anstrengelse lykkedes det ham at gøre Vold paa sig selv og undlade at give efter for et voldsomt stigende Ønske om at tage hende i sine Arme og søge Lykkens rige Høst paa hendes dejlige Læber.

»Hvad er der sket?« spurgte han og kunde trods sin Selvbeherskelse ikke lade være med at trykke hende tættere til sig. En fornyet Skælven i hendes Krop gik som en elektrisk Strøm over i ham.

»Aah, det hele er ingenting,« svarede hun. »Jeg er træt, det er alt.«

»Hør nu her, Gloria! Gloria, det er jo ikke sandt! Hvad er der i Vejen?«

»Der er ikke noget,« svarede hun tappert, endskønt hendes Hjerter hulkede et andet Svar.

»Se pa mig og sig det igen,« sagde han og drejede hende om mod sig.

»Kan noget Menneske hjælpe Dem! Jeg mener, kan en Mand, som vil, som længes efter at hjælpe, kan han være noget for Dem, saa sig det. De ved ikke, forstaar slet ikke, hvad det vilde betyde for mig, hvis jeg var i Stand til at bringe alt paa ret Køl igen! Vi har jo alle her i Livet haft Skuffelser, vi har gemt i vort Inderste og forhindret eller frabedt os andre blande sig i. Men det sker jo ogsaa, at der baade hos den ene og den anden sker noget, noget trist eller besværligt, som raa-ber for Hjælp — og Gloria, jeg tror, jeg kunde hjælpe.«

I dette Øjeblik hørtes Bradneys Stemme udenfor Døren:

»Ewans! Ewans, for Pokker! Kom herind og se nogle Tegninger, jeg fik forleden!«

Ewans kom tilbage til Virkeligheden — og løsnede uvilkaarligt sit Greb om den unge Kvindes Skuldre. Eet stod ham trods alt klart: Hvor dybt forelsket han var i Gloria! Det var haabløst at nægte det eller bortfor-

klare det med, at Følelsen kun var en ren Venskabsinteresse. Ubønhørligt stod Sandheden skreven for ham med al Tydelighed. Han elskede hende som et regulært Mandfolk, som en Mand elsker den eneste virkelige Kvinde, der har krydset hans Vej og i et blomstrende Nu med sine Øjne lyst over Vejen til det Paradis, hvorfra vi alle nedstammer. Gloria, naar hun lo, var dejlig og attraavækkende — Gloria, i Taarer, var uforskyldt ulykkelig og simpelthen uimodstaaelig! Ja, saadan var den, man elskede!

Han havde atter al sin Vilje behov. Et varmt og stærkt Begær efter at turde kalde denne Kvinde sin bemægtigede sig ham, og dog maatte han beherske sig! Et dybt og oprigtigt Had til Bradney, hvis Brutalitet saaledes var Aarsag til Glorias Græmmelse steg op i ham.

»Gaa!« hviskede hun, da Bradneys Trin lød i Værelset ved Siden af, og puffede til ham.

»Javel, her er jeg,« hørte Ewans sig selv svare, da han aabnede Døren og gik ind til Bradney.

Da Gloria i det samme drejede Hovedet mod Vinduet, saa hun »Tynde Curling« Ansigt i Flugt med Gardinets Kant. Det var aabenbart, han søgte at komme bort.

»Jeg sværger, jeg har ikke hugget no'et,« klynkede han. »Jeg er ingen gemen Forbryder! Ærede Frue, tror De mig ikke — jeg var næsten tvunget til dette her! La' maj gaa, saa ska' je' gaa lisaa stille, som jeg er kommen!«

»Tøm Lommerne!« kommanderede Gloria en Smule forknyt alligevel ved denne Situation, der dog rummede et ikke ringe Faremoment.

»Jeg sværger, jeg har'nte hugget no'et,« svarede han villigt og vendte Lommerne. Det var, som han sagde, han var bleven for tidligt forstyrret i sine »Forretninger«.

»Lad mig faa Pistolen,« kommanderede hun.

Han var netop ved at efterkomme hendes Ordre, da Herrerens Stemmer hørtes tæt udenfor.

»Skynd Dem, gem Dem,« hviskede hun. Saa kom hun pludselig i Tanke om, hvor mærkeligt det vilde tage sig ud, naar de saa hende staa her midt paa Gulvet med et ækelt Stykke Skydevaaben i Haanden. Og med en uvilkaarlig Bevægelse skubbede hun Pistolen over i hans Hænder igen.

»Aah Gud! Hvis min Mand ser Dem her, vil han dræbe Dem,« hviskede hun.

»Tynde Curling« passede for saa vidt godt nok til sit Navn. Med et forfjamsket Suk krøb han atter i Skjul, skælvende over hele Kroppen som et Espeløv. I dette Øjeblik traadte Bradney og Ewans ind i Værelset.

»Syng noget, hvad Gloria — Elskede!« sagde Bradney let henkastet. »Jeg er sikker paa her, at Ewans længes efter at høre dig synge.«

»Jeg ved ikke, om jeg kan,« tvang hun sig til at sige. Endnu blinkede Taarerne i hendes Øjne, og Ewans saa det.

»Aah, lad os ikke tænke paa mig,« faldt Ewans ind. »Jeg vilde ikke for alt give Anledning til, at Deres Frue skulde have Besvær!«

»Jamen, Gloria vil gerne selv,« svarede Bradney, og atter klang ligesom en staalhaard Tone gennem Latteren. Ewans bemærkede igen, at Glorias Skuldre bevægede sig i Kuldegysninger.

Saa satte Gloria sig ved Flygelet og lod Fingrene danse henover Tasterne. En Sang steg fra hendes Læber, en stemningsfyldt, sentimental Sang, hvis Toner og Ord greb om Ewans martrede Sjæl i et dragende Greb, fordi han følte, at hvad hun sang, det sang hun for ham alene.

Uden at vide det knugede han sine Hænder mod hinden, til Knoerne blev hvide, hans Hjerter slog i vild Takt, og hans Aandedræt steg og sank som en urolig Dønning, før Stormen sætter ind. Han følte, at Gloria nu fortalte ham det, han helst vilde vide, at hun elskede ham, ham alene, saaledes som han elskede hende. Og det var en haabløs Elskov! En fortvivlet Kærligheds-længsel! For Bradney var der jo, grusom og ondskaabsfuld og hævnerrig! En uoverstigelig Skanke mellem dem. Og Bradney for sin Del sad med halvt tillukkede Øjne og fixerede Ewans, medens hans staalhaarde Blik sænkede sig dybt forskende i Ewans Sjæl. Et drilsk og underfundigt Smil krusede om hans Mund.

— Og hele Scenen« overværedes af »Tynde Curling« fra hans Skjul, men havd den indeholdt af Spænding og Tragedie, forstod han ikke et Muk af.

»Aldrig bliver hun min,« hviskede det i Ewans' Indre. »Og aldrig vil en Gentleman kunne forsvare at bryde saa skøn og sart en Blomst,« svarede en anden Stemme ligesaa ubønhørligt.

Sangen var forbi, men efterfulgtes af en anden, en aktuel Sang, hvori to Hjerter klagede, og det ene søgte at trøste det andet.

»Bravo, Gloria! Bravo!« raabte Bradney.

Og da hun vendte sig forbavset om mod ham, brød han ud i en vild, djævelsk Latter. Han morede sig kongeligt ved at se hendes Forbløffelse og Generthed, for hendes Ansigtstudtryk havde røbet langt mere, end hun anede.

»Det er fa'nome, saa det kunde faa et Mandfolk til at tænke paa de tapre Riddere, der befrier den stakkels fangne Prinsesse! Hvad, ikke sandt? Hvad siger De, Ewans?« klukkede han. »Dejligt, ikke sandt! — At ha' Stemme! Sikken Magt, der ligger i saadan en Stemme, hvad! Hør nu her, for Pokker! Hvorfor i Alverden ta'r De ikke Gloria med ud. I Klubben for Eksempel! Jeg havde sgu Lyst til at invitere jer begge to, men som sædvanlig har jeg faaet noget, der skal ordnes nu i Aften, saa jeg absolut ikke kan gaa med! — Det kom i Telefonen lige nu for et Minut siden! Tag hende med ud og mor Jer!«

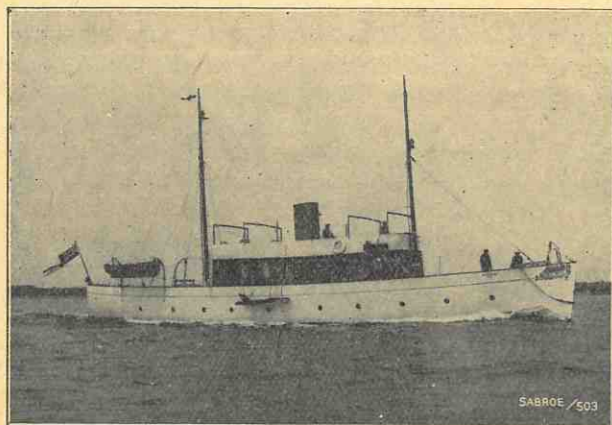
»Jeg bryder mig ikke om at gaa ud i Aften,« svarede Gloria, medens hendes Ansigt blev hvidere og hvidere. Hun var bange for sig selv, bange for, hvad der kunde udvikle sig mellem hende og Ewans, hvis de nu gik i Klubben og gav sig hen i Dansen. Endnu ønskede hun at være sin Mand tro, endskønt denne store og brutale Mandsperson havde gjort alt for at drive hende bort fra Dydens Vej. Kærligheden mellem dem var død, men Æren var uplettet! — Og dog var jo Luften skæbnesvanger fyldt af en elektricerende Spænding, der jog som Ild gennem hendes Aarer.

»Det vilde være altfor stor en Glæde for mig,« svarede Ewans paa Bradneys Forslag. Hans Stemme var roligt og fast, han havde instinktmæssig holdt skarpt Øje med Glorias Ansigtstudtryk og vogtede nøje paa sine Ord, idet han fortsatte: »Men jeg synes, Fru Bradney trænger mest af alt til Ro. Deres Hustru ser meget træt ud!«

Fortsættes Side 33.



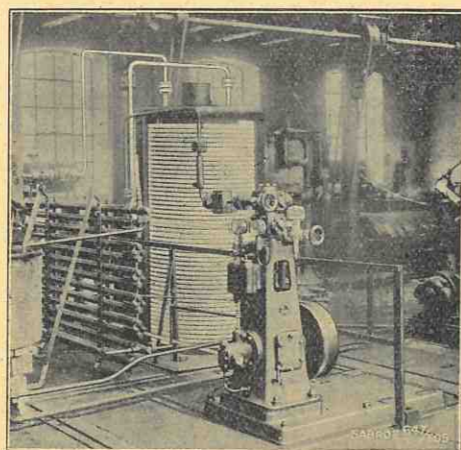
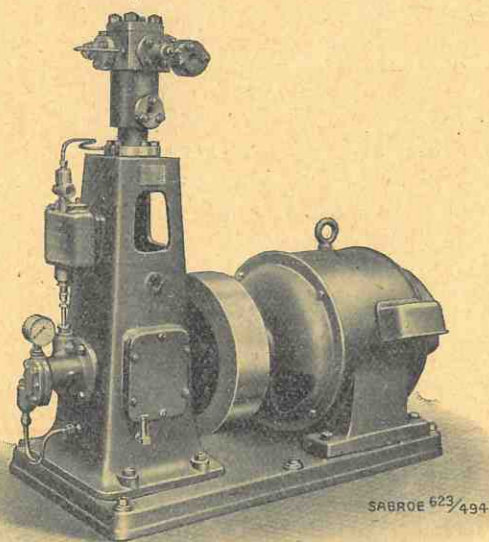
## KØLEMASKINER AF SABROES NYESTE MASKINTYPE



I vort December-Nummer i 1925 bragte vi en Række Billeder, der viste de Sabroeske Marine-Kølemaskiner i deres moderne Form: lige Linier, lukket Krumtaphus, direkte koblet Motor.

I det siden da forløbne Aar er disse Maskiner udviklet yderligere under Udførelsen af en stor Mængde saavel større som mindre Skibskøleanlæg, og Typen er nu af Firmaet standardiseret for saavidt, som man nu udfører i hvert Fald de mindre Størrelser i Seriefabrikation, medens de større Maskiner indtil videre bygges for hvert enkelt foreliggende Anlæg.

Imidlertid er man ikke blevet staaende herved, men hele Rækken af Maskiner — fra de mindre til de største — udføres nu med alle de Forbedringer, som først er blevet bragt i Anvendelse ved de større Maskiner, hvor en mindre Forbedring naturligt kan udføres uden at indvirke synderligt paa Prisen, medens det for mindre Maskiner gælder, at Forbedringer uden Prisforhøjelse ofte først kan indføres, naar man samtidig kan



simplificere Fabrikationen f. Eks. ved at indføre mere Seriearbejde, altsaa ved en Standardisering, eller hvad man med en moderne Betegnelse maaske snarere vilde kalde en Typsering, idet f. Eks. Ventil, Smøreapparat o. s. v. udføres i bestemte Typer, der hver for sig anvendes til flere Størrelser af Maskiner.

En saadan Seriefremstilling kræver jo imidlertid et stadigt og ensartet Marked af en vis Størrelse, og da disse Betingelser netop er til Stede for de mindre Sabroe-Kølemaskiner for Proviantanlæg ombord i Skibe, er man herved blevet i Stand til at forbedre Maskinerne samtidig med, at Priserne kan holdes uforandrede og med stigende Omsætning maaske endda sænkes yderligere — ogsaa uafhængig af Kurs og andre for den danske Industri ubehagelige Foreteelser.

Paa Fig. 2 viser vi en af de nye smaa Sabroe-Kompressor Type M, der, som man ved nærmere Efter-syn vil bemærke, er udstyret med Tryksmøring for Hoved- og Krumtaphøjler fra den paa venstre Side af Kompressoren synlige Tandhjulspumpe.

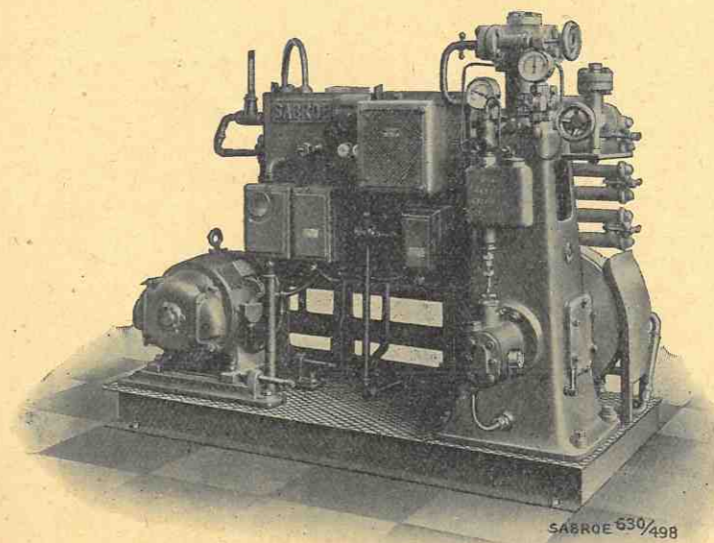
Men ikke nok dermed, ogsaa Pakdaasen smøres automatisk ved Hjælp af en særlig Højtrykspumpe, der drives fra Krumtaphøjleren gennem et fræset Snekketræk, og som stadig trykker Olie ind i Pakdaasen og holder denne og Cylinderen smurt.

Tillige udstyres alle Maskinerne med afkølet Pakdaase, og de, der skal arbejde paa de lange Rejser gennem Troperne, forsynes tillige med løs Foring i Cylinderen.

Ligeledes er man gaaet over til at anvende Metalpakninger i Pakdaaserne og Stempelringe i Stemplerne i Stedet for de tidligere anvendte Læderpakninger og -manchetter.

Hele dette Udstyr giver i den Udførelse, som det faar paa Fabriken i Aarhus, en Maskine, der er saa robust og sikker som nogen, og dette er yderligere blevet bekræftet gennem en Række Prøver med tre Maskiner af forskellig Størrelse af denne Type afholdt paa Fabriken igennem de sidste Maaneder.

Ved en af Prøverne har en Maskine arbejdet Dag og Nat, saaledes at en Automat har sat den i Gang og standset den mange Gange i Døgnet, uden at nogen har rørt eller reguleret paa Maskinen, medens dens Opgave har været at holde Temperaturen i et Kølerum saa vidt muligt konstant — hvorom vi skal meddele nærmere nedenfor.



En anden Prøve er gaaet ud paa at lade Maskinen arbejde med Kølevand som i Troperne, og af denne viser Fig. 3 et Billede i en Periode, hvor Kølevandet har været ca. 32°, og hvoraf det fremgaar, at den store, runde Spiral i hvert Fald er blevet meget kold ved Hjælp af Maskinen og det varme Kølevand.

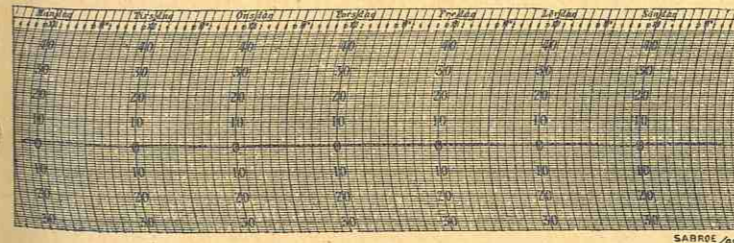
Maskinens Ydeevne er tillige blevet maalt under disse »tropiske« Forhold og har vist sig stemmende fuldstændigt overens med Beregningerne.

Vi skal i denne Sammenhæng nævne, hvad der maaske kan interessere Sagkyndige, at skønt Trykrøret til Tider var saa varmt, at det bogstavelig talt spruttede — hvorfor man altsaa ikke kan »føle« paa det, men maa have Termometer til at bestemme dets Tilstand efter — er Pakninger, Stempelstang og Cylinder dog ganske uberørt deraf.

Andre Prøver er ogsaa udført for at konstatere Maskinernes Driftsikkerhed under alle Forhold, men herpaa skal vi dog ikke komme nærmere ind, idet vi gerne vil skænke en anden af Sabroe & Co. indført Forbedring lidt nærmere Omtale.

Fabriken leverer nemlig nu tillige sine Anlæg i fuld- eller delvis automatisk Udførelse, hvilket vil sige, at man nu kan faa et Sabroe-Køleanlæg, der kan passe sig selv praktisk talt uden Tilsyn, idet Pasningen vil indskrænke sig til at fylde Olie paa Smørebeholderen for Højtrykssmørepumpen omtrent hver ottende Dag.

Maskinen dirigeres iøvrigt fra en i Kølerummet eller Refrigeratoren anbragt Thermostat, der sætter Maskinen i Gang, naar Temperaturen stiger over et vist Punkt, og atter standser den, naar Temperaturen er faldet passende. Samtidig aabnes og lukkes for Kølevandstilførslen, ligesom Maskinen paa den anden Side standser automatisk, hvis Kølevandstilførslen skulde svigte af en eller anden Grund.

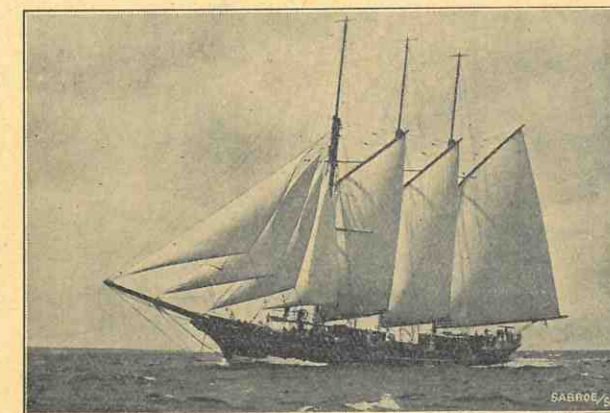


Endelig reguleres Maskinen stadig ved en automatisk Regulerventil, saaledes at den under de paa en Sørejse idelig vekslende Kølevandstemperaturer altid giver sit til den foreliggende Kølevandstemperatur svarende højeste Udbytte, hvad der i Almindelighed ikke er Tilfældet med andre »automatiske« Kølemaskiner, der arbejder med fast indstillet Regulerventil.

Ønsker man ikke Maskinen fuldstændig automatisk arbejdende, kan den leveres blot med den automatiske Sabroe-Regulerventil, hvilket Arrangement kaldes »Halvautomatisk«, og hvorved Pasningen indskrænkes til — udover den ovenomtalte Smøring, at sætte Motoren i Gang og standse den, medens Maskinen ellers regulerer sig selv.

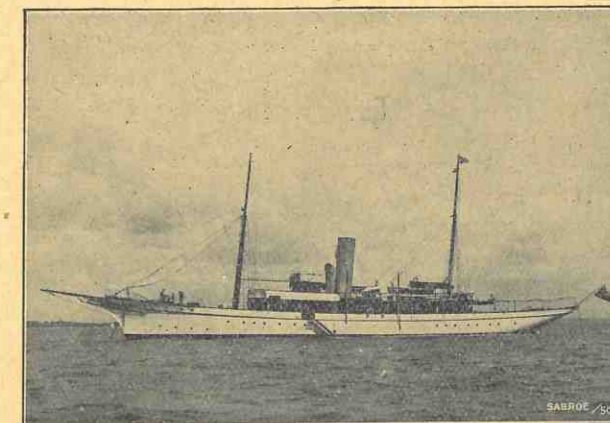
Det ovenfor paa Fig. 3 afbildede Prøveanlæg arbejdede halvautomatisk, medens vi paa Fig. 4 viser det ovenfor omtalte helautomatisk arbejdende Prøveanlæg, og paa Fig. 5 en Gengivelse af en Temperaturkurve fra det i Kølerummet anbragte selvregistrerende Termometer.

Endelig bringer vi, for at mildne lidt paa al den megen Maskinsnak paa Fig. 1 og 6 Billeder af to engelske Lystyachter samt paa Fig. 7 af den hos Burmeister & Wain byggede »Hussar«, der alle er forsynede med smaa Sabroe Køleanlæg, og vi kan i denne Sammenhæng anføre, at den nye Sabroe Kompressor ogsaa udføres i en

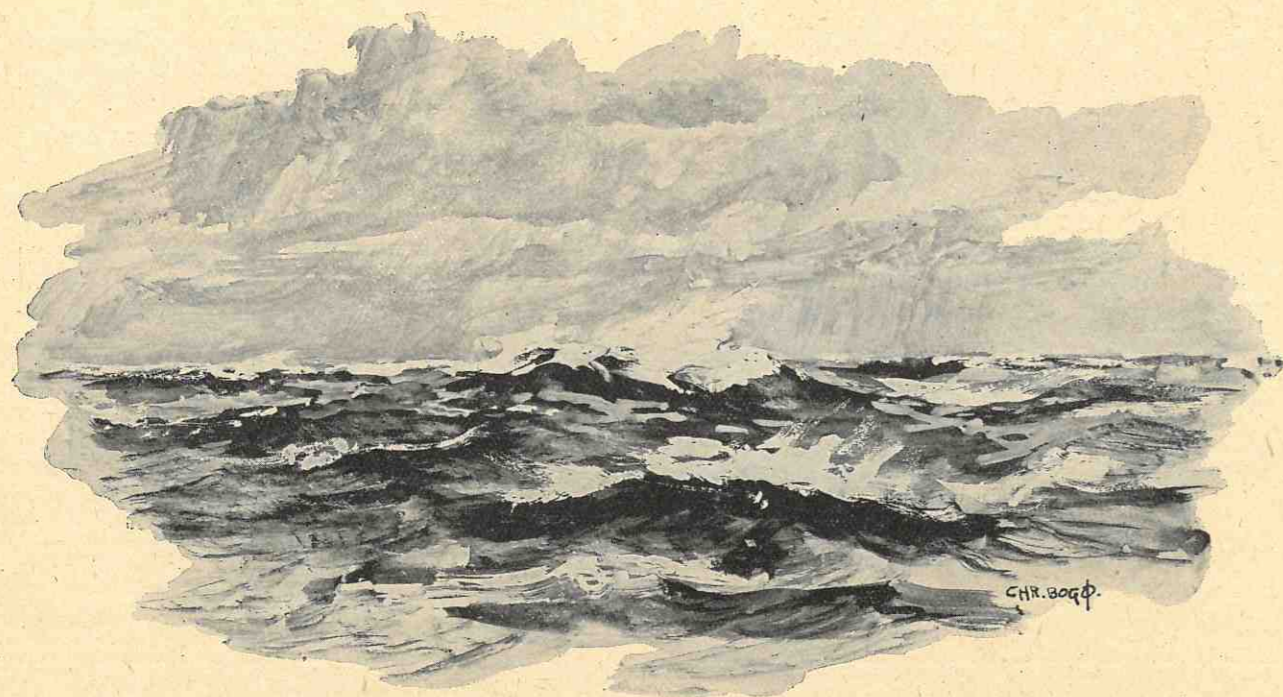


særlig let Model for mindre Baade.

Alt i alt betegner den nye Sabroe Kompressor et betydeligt Fremskridt indenfor Kølemaskinbygningen, idet den, samtidig med at den kan udføres for fuld automatisk Drift, har den for en Skibsmaskine uvurderlige Fordel, at intet er gemt og indelukket, men alt kan skilles ad og efterses af Maskinpersonalet ombord.







## Lars Link. En Desterhøvsfisker.

Fortælling af B. Bennedsen.

Enhver vidste, hvem det var, naar han kom rokende hen ad Vejen. — Ja, Lars Link var kendt af alle i den lille Flække. Lars var hans Døbenavn, men »Link« havde han faaet ved en Hændelse, det afgørende i hans Liv, der gjorde ham til Krøbling for Livstid, men dog ikke fratog ham hans gode Humør. Et Humør, der altid var i fuld Kog, og som smittede alle vegne; man blev glad i Lars' Nærhed; han forstod rigtig at faa Talen paa Gled, den muntre Stemning frem, og naar Talen var i fuld Gang, tindrede Lars' Øjne, for godt Humør skal krydre Livets Ydmygelser, var hans Valgsprog, og dette holdt Lars stærkt paa, dette satte han i Højsædet, og det havde præget hans Tilværelse.

Det var en Søndag Formiddag, ikke som alle Søndage var denne Formiddag almindelig. Det havde blæst i 3—4 Dage, og stadig stærkere og stærkere havde Stormen faret frem, man mente, at det længe havde været paa Kulminationspunktet, men den havde stadig raset i sin ubændige Styrke. En halv Snes Mand stod lejret omkring Lars, der nu og da udtalte sin Mening om Stormen og de Erfaringer, som han gennem Livet havde høstet, dels selvoplevede og dels de, som var gaaet i Arv fra Faderen og hans endnu langt klogere »Vejrprofet«, forlængst afdøde Bedstefar, der vidt og bredt var kendt, og hvis Forudsigelser og Profeteren, hvor mærkeligt det end kunde lyde, trolig holdt Stik og gav ham et Ry, der aldrig syntes at skulle blegne. — Hans Visdom syntes at være blevet Lars til Del; thi han kendte ethvert Symptom paa Ariels Magt og mindste Nuance, der kunde spille ind, og Følgerne, der kunde ventes. Lars tog fat, han mindedes for mange Aar tilbage en lignende Storm som i Dag. Han kunde vel den Gang have været en Knægt paa henved 20 Aar. Hans Far og Bedstefar var de bedste Mænd i Flækken, og

Erfaringen af mange Tildragelser, mer eller mindre farefulde, havde altid været godt underbygget af den Viden, den ene Tørn paa den næste ophobede. »Det var en Dag som denne med Stormen jagende fra Syd til Nord, tordnende, saa det var umuligt at faa Ørenlyd, at den raserede hen klitlångs, piskende Havet til Skum og med en Sandstorm, saa det var vanskeligt at færdes ude. Klokkeren kunde vel være 4 om Eftermiddagen, da Strandvagten kommer og beretter, at en mægtig Rigger gaar derude og synes at være desorienteret, ude af Stand til at klare den længere, idet Sejlene slaar, og Skibet hugger voldsomt. Mens han staar og aflægger denne Beretning, lyder der gennem Stormens Buldren et Skud — ikke affyret af en Kanon, men, som vi senere fik opklaret, en Ladning Krudt, baaret oppe af en Ballon, der var eksploderet faa Meter fra Land; det var Signalet fra Skibet om Hjælp.

Skibet stod nu længere og længere ind, indtil vi kunde skønne, at det maatte staa fast, sidevælt, med Bølgerne væltende ind over med skybrudlignende Skyller, ustandselig og under øredøvende Brag. Nu var hurtig Hjælp dobbelt Hjælp, men trods ihærdige Forsøg paa at faa den store Baad i Vandet, eller rettere sagt fri af Brændingen, lykkedes dette Forehavende ikke. Forsøg paa Forsøg kuldkastrades, intet Raad til Redningens Fuldførelse syntes til Stede, alt var opgivet som tabt. Da slog den Tanke mig, at jeg var ung og havde som Følge heraf dobbelt Lyst til at gøre en Gerning — en Daad, som mine Forældre kunde være stolte af. Den Idé, der slog ned i mig, var at ro ud til Skibet i en af vore smaa Baade med to Aarer, naar først Brændingen var vel overstaaet skulde Maalet nok naas. Forsøget foreslog jeg Far og Bedstefar, der først syntes at være alt andet end opsat paa, at jeg skulde sætte Liv og Lemmer til ved et saadant Forsøg; men det gjaldt jo Men-

nesker, og Redning skulde jo ske, hvad enten det blev paa den ene eller den anden Maade, kun Ønsket om et godt Resultat skulde være Maalet for vor Stræben, hvortil alle Kræfter skulde ydes og i saa stor Udstrækning som muligt.

En lille Baad havde vi faaet frem, den var tildels lukket; en Firkant i Dækket paa 1 Gange 2 Alen var al den Plads, Baaden rummede. Jeg blev anbragt i den, og Sejl og lignende blev lagt ned omkring mig og op om Hullet, for at Vandet ikke skulde strømme ind, og for at gøre den mere flydedygtig. Jeg fik et Reb bundet om Livet og stod nu gennem Brændingen, der første Gang syntes at skulle lykkes, da pludselig en kraftig Bølge slog mig paa Stranden. Et nyt Forsøg havde bedre Held; jeg stod udover Brændingen, roede af alle Kræfter og mærkede, at det bar frem, bort fra Stranden mod Maalet, der gjaldt alles Ønsker. Fremad, kun frem! tordnede Stormen for mine Øren, og Afstanden blev større og større mellem Land og mig.

Det var en Sejlads Bølge op og ned, men Erfaringen havde lært mig at vedholdende Roning giver det bedste Resultat. Jeg kæmpede som en Gal for at naa Skibet, da jeg hører Menneskeskrig, der overgaar Beskrivelse, noget saa hjerteskerende var Udraabene fra disse Mennesker, der havde staaet Ansigt til Ansigt med Døden. Kvinder og Børn var der om Bord, og jeg syntes at kunne mærke, at Faren mere og mere bortvendte sig fra dem, jo nærmere jeg kom. Raab paa et fremmed Sprog lød mig imøde, og Frygten var borte. Forhaabning om Frelse gjorde dem tavse. Jeg kom Skibet saa nær, at jeg kunde aflæse de stakkels Menneskers Ansigter. Rædsel og Frygt stod tydeligt mærket, og udmattede hængte de ud over Rælingen for ligesom at komme mig imøde, mens Bølgerne, naar de slog mod den luv Side, væltede et Vandfald ned over de stakkels Mennesker, der gjorde dem det endnu mere og mere uudholdeligt. Jeg sejlede op i Læ af Skibet, fik nu og da en Styr Vand ned over mig, men det var for

intet at regne mod disse Skibbrudne, hvis Nerver og sammenbrudte Sind havde faaet et Knæk.

Jeg entrede Skibet og kæmpede mig Vej frem til Masten, hvortil jeg fastgjorde mit Reb, og forklarede nu, saa godt jeg formaaede med Tegn og Gebærder, at Redningen nu snart vilde være fuldbragt. En anden tynd Line, jeg havde med, fik jeg anbragt i en Blok og sprang nu fra Borde og stod bort fra Skibet saa hurtigt, som Bølgerne førte mig. Jeg havde nok at gøre med at holde Baaden paa ret Køl og i lige Retning. Jeg nærmede mig Land med en Fart, som jeg selv syntes ikke vilde ende godt, og desværre viste det sig, at mine Beregninger slog til. Da jeg stod ind over Brændingen, skete der en Ulykke — hvordan det gik til, ved jeg endnu ikke, men jeg vaagnede først længe efter. Jeg laa med stærke Smerter i mit Ben, men fik dog den glædelige Nyhed, at hele Besætningen var reddet, hvilket den havde mig at takke for.

De reddede kom og saa til mig, og Gaver, som jeg aldrig har faaet Mage til før eller siden, havde de med til mig, og jeg gemmer dem alle og værner om dem med nænsom Haand, for den Tur staar for mig som den afgørende i min Tilværelse. Jeg havde Lyst til at tage rigtig en Tørn med Havet; det har ulmet inderst inde — men Landkrabbe blev jeg — Landkrabbe.

Da Lars »Link« blev 80 Aar, fik han Ridderkorset. Dannebrogsmændenes Hæderstegn og den store Redningsmedaille havde han i Forvejen. Til Fødselsdagen, da Lejets Deputation vilde hædre den gamle Redningsmand, sad han i sin Stol — de tre Medaljer prydede hans Bryst — og hilste dem velkommen. Belønningen til »Landkrabben« udeblev ikke.

Ja, nu er Lars »Link« død, men Mindet lever, og som hans Fader og Bedstefader lever i Mindet, vil Lars »Link« ogsaa leve, maaske ikke saa meget for sin Vejrsaadom som for sin store Redningsdaad — hans Tørn med Havet — og hans gode Humør.

## Southampton Road 112.

(Fortsat fra Side 29.)

»Det var sgu mærkeligt,« svarede Bradney i et Grin, »for jeg synes aldrig, jeg har set sende se bedre ud, at De véd det, Ewans! Ved De hvad, Gloria minder mig i dette Øjeblik om den Tid, den Gang, hun lovede at bilve min Kone. Akkurat lige saa febersyg og overspændt. Hun er bleven forelsket i mig igen, tror jeg min Salighed!«

Og atter havde Stemmen den drilske, haarde Staalklang, der tydeligt harmonerede med den spillende Djævel, som gnistrede i hans Øjne.

»Pas godt paa dig selv! Giv ingen Blottelse, selv om han søger at faa dig til det,« hviskede det inde i Ewans Bevidsthed. »Tænk paa hende! For hendes Skyld! Det er jo altsammen en djævelsk Snare fra hans Side!«

»Forøvrigt,« fortsatte han højt og henvendt til Bradney, »forøvrigt var den Sang, Deres Frue netop sang i Stand til at faa enhver til at blive forelsket.«

Og for at give Gloria Tid til at beherske sig, vedblev han:

»Jeg vilde forresten gerne høre den engang endnu, hvis Deres Frue vill!«

»Aah ja, det vil jeg,« svarede Gloria og satte sig atter til Flygelet. Men denne Gang sang hun en munter lille Døgnvis, der funkede af Liv og Munterhed.

Og Bradney, bredt smilende, fæstnede atter sit forskende Blik paa Ewans, som han sad dér med bøjet Hoved og Hænderne slapt nedhængende mellem Knæene, medens han mekanisk slog Takt med Fødderne.

Maaske var det denne Bevægelse, der fik Støvet i Tæppet til at drive for Luftstrømmen, eller maaske var det Husets lidt mangelfulde Betjening, der ikke havde sørget for at komme godt ind alle vegne. I hvert Fald fandt nogle Støvparkler Vej op bag det tunge Gardin og kildrede »Tynde Curling«s Næse frygteligt. Han havde det største Besvær med at bekæmpe sin voksende Trang til at nyse. Men hvor længe vilde det kunne lykkes?

(Sluttes i næste Nr.)



*Besejlingen af Grønland. — De gamle Sejlskibe er udgaaet. — To Besejlinger af Angmagssalik.*

Grønlands Styrelse aabnede i Aar besejlingen af Kolonierne med »Gertrud Rask«s Afgang til Julianehaab Lørdag d. 19. Marts, og 8 Dage derefter gaar »Gustav Holm« til Frederikshaab. Kolonistyrelsens nye Dampers »Disko« staar ud paa sin Jomfrurejse den 2. April — Maalet er Godthaab, Sukkertoppen og Holsteinborg. »Hans Egede«s første Rejse gaar til Holsteinborg, Egedesminde og Godhavn, med Afgang herfra den 9. April, og endelig gaar »Sælen« den 4. Maj til Ritenbenk. »Gertrud Rask« skal i Løbet af Sæsonen udføre ialt fire Rejser (19. Marts, 7. Maj, 16. Juli og 10. September), »Hans Egede« skal ligeledes gøre 4 Rejser (9. April, 8. Juni, 6. August og 8. Oktober), og »Disko« ligeledes fire (2. April, 28. Maj, 13. August og 15. Oktober). »Gustav Holm« skal gøre tre Rejser (26. Marts, 14. Maj og 16. Juli).

Besejlingsplanen for i Aar afviger fra de tidligere bl. a. deri, at for første Gang figurerer ingen af de gamle Sejlskibe paa den. Det er en ejendommelig og interessant Side af dansk Kolonialhistorie, der herved forsvinder. Endvidere bemærker man, at der paa Aarets Fartplan er angivet to Besejlinger af Østkystkolonien Angmagssalik, idet nemlig baade »Gertrud Rask« og »Gustav Holm« afgaar dertil den 16. Juli. »Gertrud Rask« skal paa samme Rejse anløbe Julianehaab, og »Gustav Holm« skal anløbe den nye Koloni ved Scoresby-Sund.

*Dansk Forening for Rosport. — De vigtigste Forslag paa Generalforsamlingen.*

Dansk Forening for Rosport har afholdt en talrig besøgt Generalforsamling. De vigtigste Punkter paa Dagsordenen var følgende:

Et Forslag til et nyt Ordens- og Amatørreglement, der er udarbejdet af Overlæge Secher, Landsretssagfører Aage Petersen og Redaktør Valeur Jensen. Det vedtoges med nogle enkelte Ændringer.

En Tilføjelse til Langtursreglementet, som krævede en Svømmefærdighed over mindst 300 Meter uden Hvide, blev ogsaa vedtaget.

Hovedbestyrelsen fik Myndighed til at lade Konkurrencerne om Danmarksmesterskaberne afholde hvor og naar den vil.

En Diskussion om Danmarks fremtidige Deltagelse i de nordiske Mesterskabskampe viste en stærk Stemning for snart at faa hele dette vanskelige Spørgsmaal løst. Det sker rimeligvis paa en nordisk Kongres til Sommer.

Formandens og Kassererens Beretning godkendtes, og den afgaaende Bestyrelse med Grosserer Rudolf Schmidt som Formand genvalgte.

### Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 12.

Vandret: 1. Fyr. — 4. Vod. — 7. Idé. — 8. Ida. — 9. Led. — 10. Dan. — 11. Arp. — 14. Kuk. — 16. Lur. — 17. Ane. — 18. Bolig.

Lodret: 1. Filial. — 2. Yde. — 3. Red. — 4. Vid. — 5. Oda. — 6. Danske. — 12. Rub. — 13. Pro. — 14. Kai. — 15. Ung.

Da ingen Løsninger var rigtige, blev Præmierne ikke uddelt.

*Et gammelt Skib.*

Efter at have ligget i flere Aar i Sidney blev den gamle amerikanske femmastede Skonnert »Inca« for nylig slæbt til Søs og sænket.

I 1921 var den paa Rejse til Australien og mistede Masterne i en svær Storm; Kaptajnen sendte sin Kone og sit Barn med Redningsbaaden sammen med hele Besætningen med Undtagelse af Dunkeymanden, der sammen med Kaptajnen blev om Bord.

Baaden blev 24 Timer efter bjærget af en til Kalifornien bestemt Dampers, medens Kaptajnen og Donkeymanden blev reddet en Ugestid efter af en af Union Steamship Co.s Dampere, der slæbte den hjælpeløse Skonnert til Sidney.

*Dansk-norsk Dampskibs-selskab. — Et lille Overskud.*

Det dansk-norske Dampskibsselskabs Regnskab for 1926 udviser et Driftsoverskud af 46,283 Kr. Efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Tab ved Havvarier etc. 32,754 Kr. fremkommer et Overskud (inkl. et Assuranceprovenu 377 Kr.) af 13,906 Kr., som Bestyrelsen har vedtaget at afskrive paa det foregaaende Aars Underskud.

I 1925 var Selskabets Underskud 35,425 Kr., en Tabsaldo, som altsaa nu formindskes til 21,520 Kr. I 1924 var der et Overskud paa 135,102 Kr. og der betaltes for dette Aar 4 pCt. i Dividende.

*Dansk Sejlskibsrederi likviderer. — Forsøget paa at bevare 22 Sejlskibe under Dannebrog er glippet.*

I Akts. Det danske Sejlskibsrederi har været afholdt ekstraordinær Generalforsamling i København.

Landsretssagfører Elmquist valgtes til Dirigent.

Formanden, A. P. Møller, henviste til de tidligere Bestræbelser for en Rekonstruktion gennem Ombytning af Obligationer mod Aktier, respektive Præferenceaktier. Dette Forsøg havde ikke fundet tilstrækkeligt Anklang. Bestyrelsen havde vel forstrakt Selskabet med en Del Driftsmidler, men dette stod nu uden Midler, og med mindre man fra Aktionærside kunde foreslaa Udvej til en Rekonstruktion, saa Bestyrelsen ingen anden Vej end Likvidation. Rekonstruktion syntes udelukket, og Likvidationen foresloges derefter enstemmigt.

Landsretssagfører Elmquist, Svendborg, og Skibsreder Petersen, Marstal, valgtes til Likvidatorer, Bankasserer Husen, Svendborg, til Revisor.

For Generalforsamlingen sluttedes, udtalte Formanden Bestyrelsens og sin levende Beklagelse af, at dette Forsøg paa at bevare 22 danske Sejlskibe under Dannebrog var glippet. Han mindede om, at Selskabet var startet med ca. Halvdelen Gæld, ca. Halvdelen Aktiekapital, paa et Tidspunkt, da Kronen stod i 60 pCt. De reelle Værdier, Skibene, var faldne noget i Værdi, og derved, samt ved Kronestigningen, var Aktiekapitalen automatisk forsvundet. Naar Sejlskibene havde givet Underskud, skyldte han Rederen Kromann at sige, at dette efter Bestyrelsens bedste Overbevisning ikke skyldtes Mangel paa Indsigt, Ihærdighed eller Økonomi fra hans Side. Forholdene var vanskelige for Sejlskibene. Da alle de i de senere Maaneder solgte Skibe var gaaet til Sverige eller Letland, maatte man vel nu regne med, at ogsaa disse Skibe vilde forsvinde fra Danmark.



Igaliko, hvor den gamle Bygd har ligget. Paa Billedet ses det udgravede Fundament af Kirken og Bispegaarden under Sne.

## Vikingen-Bygden i Grønland.

De opsigtsvækkende Fund i Igaliko.

Dr. phil. Poul Nørlund har fra Grønland hjemført overordentlig interessante Ting fra sine Udgravninger

Som en levende Genspejling af de gamle Nordboeres Liv, som selve Edda'erne legemliggjort, bringer de af Dr. Nørlund hjembragte Sager Bud om vore tidligste Forfædres Liv og Livsforhold i Grønland.

Den første Ekspedition til Grønland i 1921 lod allerede formode, at store Fund var mulige, og Forventningerne er ikke bleven skuffet.

Af Udgravningerne fremgaar det med al Tydelighed, at Nordboerne i de Tider, omkring det 12. Aarhundrede, byggede stort og fint, Gildesale, der kunde rumme flere Hundrede Mennesker til Bryllup og Fest, og mægtige Kostalde, at de havde fornemme store Gravsætninger, at de var klædt efter evropæisk Mode!

Det var Skik paa de Tider i Grønland, at de Døde begravede i deres daglige Klæder, og af de foretagne Udgravninger ser man nu, at disse Klæder er af et Snit, som ret nøje passer med Moderne i Evropa. Her, som ved flere af Dr. Nørlunds Udgravninger, er der Rum for yderligere Forskninger og Fortolkninger. En Grav har man fundet i den udgravede mægtige Domkirke — en Kirke omtrent saa stor som Trondhjems Domkirke — i hvilken laa Skelettet af Biskoppen — John

Sverresfoster var nok hans Navn — og ved sin Side havde han en Bispestav, dog en mindre end den, han havde brugt i levende Live. Men denne særlige Stav, der vel har været en Kopi, er sjælden smukt udført.

Mærkeligt er det ogsaa at se, hvilket kæmpemæssigt Stenarbejde der er udført i Middelalderens Grønland ved Opførelsen af Kirken og andre Bygninger. Man har fundet Stenkolosser af 10,000 Kilos Vægt, som har været anvendt i Bygningsværket.

Et særligt godt Bygningsmateriale havde man i en letsplattet Stenart i Nærheden.

Som bekendt bukkede Nordboerne i Grønland efterhaanden under for Sygdom, Overfald af Eskimoer og Sult. Ingen ved noget bestemt. Beretninger savnes, og forgæves har de sidste i Bygden spejdet over Vandet efter Skibe fra Norden.

Intet Under, at danske Konger i den senere Middelalder flere Gange ved Ekspeditioner søgte at komme i Forbindelse med Grønland, men hver Gang mislykkedes det grundet paa Isvanskeligheder og Sygdom.

Øg imedens uddøde de sidste Ætlinger af de gamle Vikinger.



## Til Vejledning for Søfarende



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*  
**ANKER**  
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve



## JACOB JENSEN

Baadebygger  
Sundkrogsgade Sidevej, Kalkbrænderihavnen  
Telefon Ryvangen 2500  
Køb den specialiserede J. J. Standard Baad.  
Færdige nye og brugte Motorbaade paa Lager.

## KASTRUP

### KASTRUP DAMPVASKERI C. J. JØNSSON

**Skibsvask** og al anden Storvask  
Tøjet hentes og bringes med Bil  
- Vaskes uden Klor og Lufttørres -  
**Forlang Tilbud**

SALTVÆRKSVEJ 19  
Kastrup

Telefon:  
181 KASTRUP 181

### VIGGO HANSEN'S BAADEBYGGERI KASTRUP TELF. KASTRUP 430

#### SPECIALITET:

MODERNE SPIDSGATTERE  
LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



## Sætternissen paa Spil!

I vor Omtale af Grønlandske Handel havde i enkelte Eksemplarer af Bladet indsneget sig en Fejl ved Ombrydningen af sidste Afsnit, der aftrykkes rettet:

.....Da Destroyerens Kaptajn, som Svar paa de Op-hævelser, Kaptajn Thorsen gjorde, spurgte hvem »han« var, og fik til Svar, at »han« var »the master«, udbrød Destroyerens Kaptajn i Forundringsraab over at se en kongelig Handels-Kaptajn i saadanne civile Klæder. Derefter lod Handelen skære og sy Uniformer, for at ikke en Kaptajn i den engelske Marine skulde kunne sige Handelen Officerer noget paa med Hensyn til Udseendet.

Til Slut udtaler Kaptajn Thorsen sin Beklagelse over, at man nu vil lade Færingerne gaa til Grønland for at fiske, naar der dog til Stadighed ligger baade engelske, tyske, hollandske og franske Fiskefartøjer i hundredvis og fisker i Farvandet udenom Færøerne. Hans Standpunkt er, at man skal lade den Fisk, som er ved Grønland være for Grønlænderne, der er ikke for meget.

Med de Udvidelser for Øje, som har fundet Sted i de senere Aar under Direktør Daugaard-Jensens initiativrige Ledelse, maa man ønske Styrelsen til Lykke i Ønsket om fortsat Fremgang til Gavn for saavel Grønlændere som Danmark.

### Da Styrmand Dons faldt overbord.

Det Forenede Dampskibsselskabs Damp »Brasiliens« havde paa sin nys afsluttede Hjemrejse fra Lissabon til København den triste Hændelse, at 3. Styrmand, Dons, — Søn af Proprietær Dons fra Højlunde ved Slangerup — faldt overbord om Aftenen den 21. Februar, da Skibet befandt sig i den biscayske Bugt — ret udfor Oporto.

Skibets Besætning har været til Forhør i Sø- og Handelsretten, hvor Retspræsident Kyhl præsiderede.

Det blev fastslaaet, at der maatte foreligge et rent og skært Ulykkestilfælde. Intet tydede paa, at Styrmand Dons selv skulde have søgt Døden, thi han var en glad og frisk ung Mand, som var ude paa sin første Rejse som Styrmand efter en glansfuld Eksamen. — Alt havde tegnet saa lyst og smukt for ham — og han var afholdt af hele Besætningen.

Kaptajn Broch gav ham det bedste Vidnesbyrd og betegnede ham som en meget dygtig og lovende ung Sømand.

Det fremgik videre af Forhøret, at Søen ikke havde været mere urolig, end at man uden Fare kunde færdes paa Dækket. Styrmand Dons havde af 1. Styrmand Larsen faaet Ordre til agterude at lede Fastsurring af noget Dækslast, og de Folk, der havde været ham behjælpelige, oplyste, at dette Arbejde blev fuldført uden Vanskelighed, hvorefter Dons var klatret ned ad Dækslasten. Siden havde man intet set til ham, og han maa saa paa en eller anden uforklarlig Maade være gledet overbord.

Ulykken blev hurtig opdaget — og der blev gjort alt for om muligt at redde den Forulykkede — men desværre forgæves.

### Nedskæring af Hyrer paa islandske Skibe.

Ifølge Meddelelser fra Island er der opnaaet en Overenskomst mellem Islands Sømandsforbund og Skibsredere om Nedsættelse af Hyren paa alle islandske Skibe, saavel Trawlere som Handelskibe. Nedsættelsen beløber sig til 10 pCt. af de gældende Løntakster, hvilket svarer til Pristallets Fald, men den rækker hverken til Skibsførere eller Styrmand.



Deltagerne i sidste Optagelsesfest: I Midten ses »Overvikingen« Bademester Hansen og »Høvdingen« Fotograf Juncker-Jensen, hvis Frue blev optaget mellem »Stammens Ældste«; endvidere »Ypperstepræsten«, Optiker Holger Hansen.

## „VIKINGER“ OG „SKJOLDMØER“

### WINTER-BATHING IN DENMARK

Vikingerne og Skjoldmøerne holdt fornylig deres aarlige Optagelsesfest i Langelinies Pavillon, hvor der blev optaget 27 nye Vikinger og Skjoldmøer, denne Gang flest af de sidstnævnte. Optiker Holger Hansen holdt som sædvanlig en lille fornøjelig Tale for de nyoptagne Medlemmer, hvori han nævnte, at det var 25. Gang, de trykte Vikingebreve blev udstedt, og at der i de forløbne 25 Aar var udstedt over 800 Breve. Ved samme Lejlighed optoges tre nye Medlemmer i »Ældstestammen«, det var denne Gang Direktør Marius Nielsen,

Fru Hagge og Fru Juncker-Jensen. Festligheden udmundede i et lille Sold, hvor man spiste Flæskeæggekage og lig de gamle Vikinger drak Mjød til, I Billedets Midte ses de to gamle Overvikinger, Fotograf Juncker-Jensen og Bademester Hansen.

Vi skal i kommende Hæfter fortælle lidt om »Vikingerne« og »Skjoldmøernes« Historie, der forøvrigt falder sammen med Badeanstalten »Helgoland«. Der er mange fornøjelige Erindringer om disse Emner.

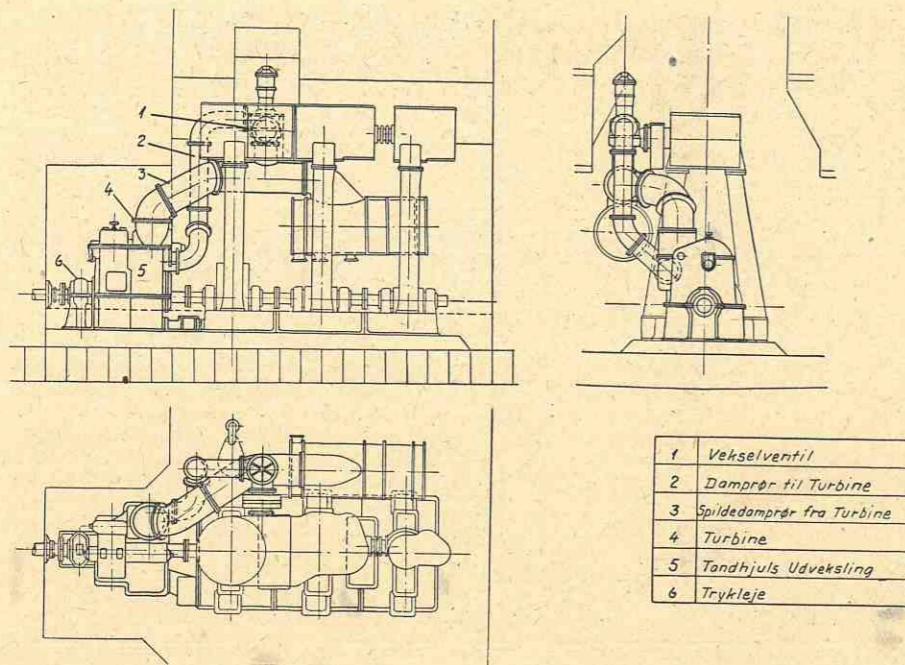


»Vikingerens Høvding« foregaar »Stammen« med et godt Eksempel.  
The VIKING'S Chief setting a good example.



En yndig Dame i det hvide Badekar.  
The beautiful reine of the ice-regions.





## MASKINFABRIKEN ATLAS

I Bestræbelserne for at forbedre den gammelkendte Skibs-Dampmaskines Økonomi har man i Løbet af sidste Aar naaet et bemærkelsesværdigt Resultat. Man har allerede i flere Aar været klar over, at den almindelige Triple Ekspansions Dampmaskine ikke paa rette Maade kunde udnytte Fordelene ved et lavt Tryk i Kondensatoren. Men det har været kendt, at man kunde forbedre dette Forhold ved at lade Lavtryk Cylinderens Spildedamp gaa til en Damp turbine og derfra til Kondensatoren, saa at det lavest mulige Kondensatortryk blev udnyttet paa meget økonomisk Maade.

Et saadant kombineret Maskineri har man af og til tidligere anvendt, men dog kun i Forbindelse med ret store Maskinanlæg med 2 eller flere Propellerakser og Turbinen trak da alene paa en af Akslerne.

De to tyske Ingeniører Bauer og Wach har imidlertid i Løbet af sidste Aar fuldendt Konstruktioner, der tillader Anbringelse af Lavtryks Damp turbiner direkte paa enhver Skibsdampmaskines Krumtapaksel, saa at Turbinen trækker paa Propellerakslen sammen med Dampmaskinen. De Vanskeligheder, de har maattet overvinde, fandtes især ved den direkte Kobling af Stempelmaskinen og Damp turbinen, og ved de nye Konstruktioner har man opnaaet, at Damp turbinen under Gangen momentant kan udrykkes og indrykkes fra sin

Forbindelse med Dampmaskinen, saa at dennes Manøvreerne i enhver Henseende forbliver uforandret.

I store Træk er Montering af Damp turbinen i Forbindelse med Stempelmaskinen udført paa følgende Maade:

Agten for Lavtryks-Cylindren opstilles en Lavtryks Turbine, som ved Hjælp af Tandhjuls-Udveksling trækker direkte paa Stempelmaskinens Krumtapaksel. Medens denne sædvanligvis har et Omdrejningstal, der varierer fra 70 til 90 pr. Min., har Turbinen et Omdrejningstal paa 4000 til 5000 pr. Min., derfor er det nødvendigt at have Tandhjulsomsætning for at bringe Turbinens Omdrejningstal ned svarende til Propellerakslens. Dampmaskinens Trykleje og Trykaksel indbygges i Udvekslingen.

Paa Fig. 1 er vist en saadan Lavtryks Damp turbine opstillet i Forbindelse med en bestaaende tregangs Skibsdampmaskine. Turbinen og Tandhjuls Udvekslingen kræver ikke mere Plads end den, der som Regel optages af et langt Trykleje af ældre Type.

Det specielle ved Konstruktionen er nu det, at der paa Tandhjuls-Udvekslingens Akselsystem er indskudt en hydraulisk Kobling, som for det første meget hurtigt kan ind- og udrykkes ved Hjælp af en Skifteglider, og for det andet tillader, at der mellem Turbine og Krum-

Udbyttet er det samme som ifjor og svarer til, hvad man har ventet paa Børsen, For Aaret 1925 stod der 3,6 Mill. Kr. til Disposition.

Reserve- og Fornylsesfonden beløber sig paa Status pr. 31. December 1925 til 17,3 Mill. Kr. og vil altsaa nu vokse med godt 800,000 Kr.

»Heimdal« giver 15 pCt. i Udbytte.

Skibenes Drift har i Aaret 1926 givet et Overskud paa 87,523 Kr.

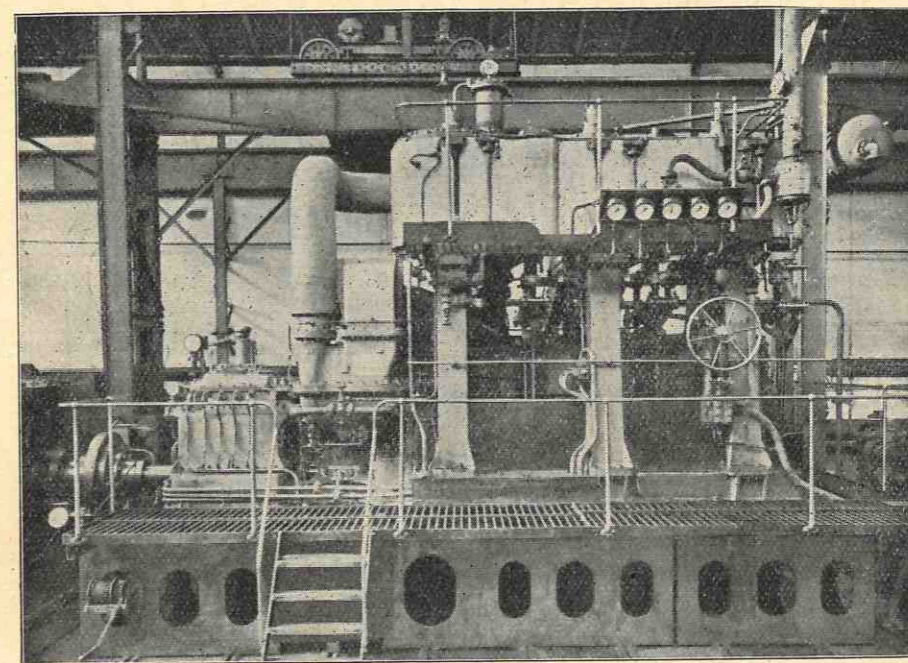
Saldoen fra forrige Aar med Fradrag af Udbytte m. m. udgjorde 86,746 Kr. Ved Renter og Agio er indtjening 67,866 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen at hen-

Burmeister & Wain. — 8 pCt.

Paa det i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri afholdte Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der af Aarets Driftsoverskud, Kr. 4,951,051 (hvortil kommer Saldoen fra 1925, der med Fradrag af betalte Skatter udgør 150,601), henlægges til Reserve- og Fornylsesfonden Kr. 2,912,657, idet der samtidig foretages Afskrivninger over Fonden til Beløb Kr. 2,077,233, samt henlægges til Arbejdernes Hjælpefond Kr. 50,000, og at der udbetales Aktionærerne 8 pCt. Udbytte.

Resten af Beløbet med Fradrag af Bestyrelsens Honorar overføres til næste Aar til Betaling af Skatter m. m. med Kr. 458,995.



Skibsdampmaskiner arbejvende i Forbindelse med Lavtryks-Damp turbiner.

tapakslens fremkommer passende Slip, saa at Variationerne i Krumtapakslens Omdrejning ikke forplantes til Turbinemaskineriet.

Koblingsforbindelsen virker som et elastisk Mellemlid og under Manøvre, hvor Dampmaskinen maa arbejde alene, er det muligt i Løbet af faa Sekunder at udkoble Turbinen og igen indkoble den. Alt sker automatisk ved Hjælp af Trykolie som Mellemlid fra Manøvrepladsen.

De Fordele, der opnaaes ved denne kombinerede Maskine, er meget betydelige. Saafremt man i et ældre Dampskib indbygger en saadan Lavtryksturbine, kan man enten opnaa mindst 20 pCt. Kulbesparelse eller faa forhøjet Hestekraft og derved forøge Farten, uden at Kedelanlæggets Størrelse berøres. Den Forøgelse af Hestekraft, der opnaaes, ligger mellem 25—30 pCt., uden Forhøjelse af Kulforbruget.

Det er kendt, at enhver Stempelmaskine i haard Sø er tilbøjelig til at »rouse«, naar Propellen løftes ud af Vandet og dermed taber Skibet noget i Fart.

Med Damp turbinen indkoblet finder ingen »Rousing« Sted. Turbinen virker som et stort Svinghjul paa Krumtapakslens, og denne holder sit Omdrejningstal, selv om Propellen løftes ud af Vandet, dette giver forøget Fart.

En yderligere Fordel er den, at Lavtryks-Turbinen danner Reserve for Stempelmaskinen. Skulde denne ved et Uheld havare, kan man drive Skibet frem med formindsket Fart ved Lavtryks Turbinen alene.

Det store tyske Værft, Joh. C. Tecklenborg i Bremer-

haven optog Fabrikationen af disse Lavtryks-Turbiner, System Bauer-Wach, for ca. 6 Maaneders siden. Der findes 4 Anlæg sejlene med Skibsmaskinanlæg fra 700 til 4500 H.K. alle med udmærket Resultat.

Endvidere har Værftet Ordret paa Ombygninger og Nyanlæg til ialt 16 Skibe, hvoraf de fleste til Skibe i Størrelser paa op til 10,000 Tons.

Fig. 2 viser en 700 H.K. Skibsdampmaskine opstillet paa Prøvefundamentet i Værkstedet paa Tecklenborg Værft. Til højre ses en normal Triple Ekspansions Dampmaskine paa 550 H.K., til venstre en tilkoblet Lavtryks Damp turbine paa 150 H.K. Hele Maskineriet er let tilgængelig og fungerer i alle Maader fortrinligt.

Ved Nybygninger vil der næppe for Fremtiden blive Tale om at anvende andet end kombinerede Stempelmaskin- og Turbineanlæg. Naar Kedel- og Maskinanlægget tages under eet, bliver Bekostningen ikke væsentlig større end ved de gammelkendte Skibsmaskinanlæg, men Fordelene — først og fremmest den store Kulbesparelse — er saa betydelige, at man ikke behøver at betænke sig.

Om dette Emne holdt Det Forenede Dampskibs Selskabs tekniske Direktør, Hr. I. A. Kørbing, et interessant Foredrag i Søfartsteknisk Forening Lørdag den 22. Januar.

Maskinfabrikken Atlas i København har erhvervet Fabrikationsretten for Danmark og Norge for Levering af disse Lavtryks Damp turbine Anlæg efter Bauer-Wachs Patenter.

lægge 101,446 Kr. til Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfondet samt at udbetale et Udbytte af 15 pCt.

Dividenden var for 1925 ligeledes 15 pCt.

Nyt Kongeskib.

De Rygter, der længe har verseret om en forestaaende Ophugning og Aflysning af Kongeskibet »Dannebrog«, har nu taget fast Form, og Marineministeriet skal allerede have ladet udarbejde Planer for Aflysningen som menes at blive et Dieselmotorskib, der ikke maa være større, end at det kan gaa ind i de fleste Provinshavne.

»Dannebrog« maa ogsaa siges snart at have udtjent til Trods for den indgaaende og kostbare Reparation

og den Forlængelse, der blev gennemført for nogle Aar siden. Kongeskibet er bygget i 1879, og det svarer ikke mere til Tidens Fordringer — navnlig ikke hvad Hurtighed, Sødygtighed og Styring angaar. Flere af Provinshavnene Bolværker kan tale med derom.

Redere og Søfolk. — Forhandlingerne om de nye Overenskomster.

Dansk Dampskibsrederiforening har i nogen Tid forhandlet med Repræsentanter, dels for Sømandenes og dels for Søfyrbødernes Forbund. Man har gennemgaaet de Forslag, som de to Organisationer hver for sig har udarbejdet og femsat. De nuværende Overenskomster løber til 1. April.



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS.

Under denne Rubrik kan Abonnenter af »Vikingen«

**GRATIS**

faa optaget en Annonce, ligesom vi gratis andelsteds fra optager  
Annoncer, der har Interesse for Søens Folk — vore Læsere.

Hensigten hermed er paa forskellig Maade at skabe en Forbindelse mellem Søens Folk og Folk i Land. Det er jo en kendt Sag, at talrige af Søens Folk efter nogle Aar at have pløjet Vandet tyndt, ønsker at gaa i Land eller søge en Stilling, et Erhverv eller andet Arbejde dér. Omvendt ønsker ofte Folk i Land Forbindelse med Søen og Søens Folk, og VIKINGEN vil da, som det eneste virkelige udbredte Søfarts-Organ, der i egentlig Forstand naaer ud over Medlemmernes Rækker og er i Kontakt med de store Foretagender eller Forretninger i Land — det selvskevne Mellemlid, thi VIKINGEN kommer som intet andet dansk maritimt Blad overalt, hvor danske Skibe sejler.

Der er utallige Tilfælde, hvor VIKINGEN'S ADRESSE-  
Avis kan gøre Fyldest, og hvor Medlemsbladene aldeles kommer tilkort! Thi Medlemsbladene kommer som Regel kun til Medlemmerne selv, og det er jo netop ud over denne Kreds, ud i Offentligheden, man søger Forbindelsen!

Enkelte Stillinger og gode Job opnaaes kun ved Protektion!

Men hvor mange har Protektionen?

Og netop fordi de enkelte har Protektion, er der saa meget mere Anledning for den, som ikke har, til at anvende Annoncen.

Og netop fordi Folk paa Sø og i Land er saa langt fjernet, at direkte Forbindelse er umulig, netop derfor er der Anledning til at benytte VIKINGENS Annonce.

Og endelig!

NB. Vinder Adresse-Avisen Tilslutning, er det Hensigten eventuelt at udsende den i Ekstra-Oplag til Foreninger, Forretninger og Institutioner.

A.	B.
Annoncens Nr. i »Vikingen«:	Annoncens Nr. i »Vikingen«:
Kendingstegn:	Kendingstegn:
Ønskes optaget i Nr.:	Ønskes optaget i Nr.:
Ordlyd:	Ordlyd:

Bemærk: Har De et Ønske om Stilling i Land? Send det til »Vikingen«, og vi sender det videre; Livlig Efter-spørgsel — livlig Væxelvirking!

En Maritim-Annonce i et Dagblad forsvinder mellem de Tusinder af fremmedartede Bekendtgørelser medens den her kommer til sin Ret og læses af det rette Publikum, det vil sige: kun af dem, der søger netop det. De averterer!

Indlevering af Avertissementet og Udleveringen af Billetter foregaar da paa følgende Maade:

Paa hosstaaende Felter A og B skrives det ønskede Avertissement tilligemed 5 Kendingstegn og Tal f. Eksempel: F. C. 8 H. C., endvidere Dato og hvilken Maaned, Avertissementet ønskes indrykket. (Avert. til f. Eksempel Marts Nr. maa være os i Hænde senest 15. Februar). A indsendes til os.

Avertissementet forsynes saa her paa Kontoret med et Nr. og indrykkes, Bladets Ekspedition opbevarer Kendingstegnene. Den Averterende kan nu selv med sin Genpart B af Annoncen henvende sig paa vort Kontor eller sende Genparten til en Slægtning eller Forbindelse, som da kan afhente muligt indkomne Besvarelser. Den Averterende kan ogsaa sende sin Forening Genparten og bede denne ved Forevisning af Genparten modtage Billetterne. Diskretion er under alle Omstændigheder en Selvfølge og paa denne Maade gennemført.

— Men VIKINGEN gaar videre endnu. Paa Bladets næste Side vil vore Læsere finde en Række Annoncer, med hvis Indsendere vi er i Forbindelse. Vi modtager altsaa Billetter til disse Annoncer.

# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS

## STILLING TILBYDES

Kompagnon søges.

Til et af de bedste Aal- og Ørredfiskeri i Danmark søges en Kompagnon, mindst 1000 Kroner nødvendig. Sikkerhed og god Fortjeneste garanteres. Billet mrk. 89 modtager dette Blads Kontor.

Plads tilbydes.

En ung Mand kan faa Hyre med en Motorbaad, hvor der fiskes med Kroge og Aalevaad. Billet mrk. 97 modtager Bladets Kontor.

En ung Mand,

som har Lyst til Handel med Fisk i Landet og paa Torv pr. Bil søges straks. En som er kendt med Bundgarnsfiskeri foretrakkes. Billet mrk. 95 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Ung Mand

i 20 Aars Alderen, vandt til Snurrevaadsfiskeriet, kan faa Plads 1. April. Løn efter Aftale. Billet mrk. 93 modtager Bladets Kontor.

## STILLING SØGES

Befragter. — (Nord-Østersø).

Energisk, initiativrig og godt indarbejdet Speciale: »Kulbefragtning« søger Ansættelse i herværende Rederi, Skibsmæglerforretning eller hos Importør. — Gerne Udlandet. Fineste Referencer. Berejst og vant til at repræsentere saavel i Ind- som Udlandet. Evt. Kompagniskab til Start af Befragtningsforretning. Billet mrk. 110 modtager Bladets Kontor.

Kedel- og Maskinpasser

med Certifikat søger Plads, har passet større Anlæg, er ogsaa kendt med Dieselmotor og elektriske Anlæg. Har gode anbefalinger. Billet mrk. 108 modtager Bladets Kontor.

En ung Mand

fyldt 18 Aar), som er kendt med Snurrevaad og Skovlvaadsfiskeri, ønsker en lignende Beskæftigelse straks eller 1. April. Billet mrk. 96 modtager Bladets Kontor.

Styrmand.

27-aarig Mand ønsker at komme med Aalekvase i Sommer. Billet mrk. 100 modtager Bladets Kontor.

Plads søges.

Jeg ønsker Plads som Medhjælper hos en Fisker, har brugt Fiskeri i 12 Aar med Nierngarn, mest med Vaand, straks eller til April. Billet mrk. 98 modtager Bladets Kontor.

Ung Mand, Sømand,

søger Plads hos en Fisker paa Strækningen København—Gilleleje, aftjent Værnepligt ved Søværnet. Billet mrk. 99 modtager Bladets Kontor.

Plads søges.

Jeg ønsker Plads som Medhjælper hos en Fisker. Jeg er 22 Aar og har været ved Fiskeriet i 3 Aar. Billet mrk. 101 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Ung Körtormand,

fuldt fortrolig med og gennemtrænet i selvstændig Dampskibsekspektion og Klarering. Teori saavel som Praksis, søger Plads. Billet mrk. 77 modtager dette Blads Kontor.

Dampskibsfører,

49 Aar og velanfælet, søger Stilling imod Kapitalindskud (Prioritet). Billet mrk. 94 modtager Bladets Kontor.

Stor og kraftig Georg Stage Dreng

fra 1926, Sønderjyde, p. T. Middelhavet, søger Sejlskibshyre, helst Langfart, til April eller Maj. Billet mrk. Sønderjyde 61 modtager Bladets Kontor.

Sælterskipper

søger en Lystkutter at føre. Gode anbefalinger haves. Billet mrk. 113 modtager Bladets Kontor.

## SKIBS-SALG

Baad til Salg.

En Baad, 28 Fod lang, 9 Fod bred, Dam til 2600 Pd. Torsk, 8 HK. Houmøller i god Orden. Kan ogsaa byttes med en Baad, som egner sig til Passagerfart, helst med Benzinmotor. Billet mrk. 92 modtager Bladets Kontor.

En ældre Drivkvase,

27 F. lang, 11 F. bred, 5 HK. Motor, 2 Drivvaad, 2 Skovlvaad og en 16 Fod grundflydende Jolle med Spil og Rejevaad, er meget billig til Salg. Billet mrk. 90 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Jagt-Galease.

Et ældre Fartøj, som egner sig til Klubskib, ønskes til Købs. Billet mrk. 59 modtager »Vikingen«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

Lystbaad købes,

svært bygget, paa Cravel, 12—16 Ton, ikke for gammel. Billet mrk. »Billigst Kontant 43« modtager dette Blads Kontor.

Kutter »Stjerneborg«

af Læso, ca. 7 Net. Rg. Ton. 18 HK., stor Dam, ingen Redskaber, er til Salg paa særdeles fine Vilkaar, naar Sikkerhed kan stilles. Billet mrk. 91 modtager Bladets Kontor.

Til Salg.

Motorbaad, 23 Fod, 4 HK. Gideon Motor, med Spil, sælges pr. Kontant eller efter Overenskomst. En saa god som ny Aalevaad kan medfølge. Billet mrk. 105 modtager Bladets Kontor.

Baad til Salg.

Den er 30 Fod lang og 11 Fod bred med lukket Styrehus, 11 HK. Houmøller; det hele 9 Aar gammelt. Billet mrk. 106 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

Baad til Salg.

32 Fod, 12½ Fod bred, 14 brutto, Dam til 7000 Pd. Torsk, bygget paa Klink, 15 HK. Dan Motor. 2½ Aar gl., kan ogsaa byttes med 1 Lastbaad eller Stenfisherfartøj. Billet mrk. 107 modtager Bladets Kontor.

Ternen »Sternæ«

er til Salg grundet paa Anskaffelse af større Baad, ny Marconi Rig, ny Kahyt og ny Hynder. Billet mrk. 112 modtager dette Blads Kontor.

Motorbaad.

En fiks, mindre Baad med Kahyt ønskes tilkøbs, naar Betalingen kan afdrages med ca. 50 Kr. mdl. Billet mrk. 109 modtager Bladets Kontor.

Motorbaad til Salg.

En 21 Fods Baad med en driftsikker 3 HK. 4 Taks Sæby Motor, billigste Pris 550 Kr. Billet mrk. 102 modtager Bladets Kontor.

Baad til Salg.

21 Fod med Dam, 5 HK. Motor i god Stand, egner sig til Fjorden. Billet mrk. 103 modt. Bladets Kontor.

Billig! Billig!

Grundet paa Ophør af Fiskeri er en Baad med en 10 HK. Struer Motor til Salg. Baaden er 26 Fod lang, 9½ Fod bred med Aaledam, Skovlvaadsgrejer, Kroge og alt Tilbehør. Billet mrk. 104 modtager »Vikingen«, Olfert Fischersgade 2.

## FORRETNING SÆLGES

Maskinfabrik

i Provinsby, tæt ved Havnen, fordelagtig til Salg, naar Handel kan ske snarest. Nye Maskiner, godt Værktøj. Sidste Aars Omsætning 100,000 Kr. Eventuelt til Leje. Billet mrk 111 modtager Bladets Kontor.

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

✱ Spis Ilwo's Rugbrød!



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

60 Aar.

En af vor Skibsfarts dygtigste Mænd, korresponderende Reder for Dampskibsselskaberne »Skagerak« og »Progress«, Skibsmægler *Marius Nielsen*, fyldte forleden 60 Aar.

Direktør *Marius Nielsen* fik sin første faglige Uddannelse hos Skibsmægler *Julius Mortensen* i Fredericia og blev saa, efter et Par Aar hos *Petersen, Møller & Hoppe* her i København, Associé og senere Chef i Firmaet *Holm & Wonsild*, indtil han i 1916 startede sin egen Virksomhed (under Firma *Marius Nielsen & Søn*). Direktør *Marius Nielsen* er kendt som en meget erfaren og sundt dømmende Shipping-Mand, hvis Aarsberetninger altid læses med Interesse, fordi de giver et sobert og paalideligt Billede af Skibsfartens Kaar i Løbet af Aaret, navnlig for de mellemstore i det frie Marked arbejdende Skibes Vedkommende. Han er dertil en hjælpsom og rundhaandet Mand, hvis Gavmildhed bl. a. er kommen Strøby-Egede Kirke i Køgeegnen, hvor han har sit Sommerhjem »Solgaarden«, tilgode, ligesom

ogsaa Hjælpeforeningen for gamle Søfolk, »Sømandsforeningen af 1856«, i ham har haft et Bestyrelsesmedlem med en aaben Haand. Ogsaa andre filantropiske Institutioner samt Virksomheder indenfor Forsikringsverdenen har nydt godt af hans Hjælpsomhed og Arbejdsevne.

Skibsreder *Marius Nielsen* fejrer sin 60 Aarsdag sammen med sin Familie i Schweiz, hvor hans Søn og Kompagnon, Forfatteren, Skibsreder *Hugo Marx Nielsen*, har opholdt sig i nogen Tid af Helbredshensyn.

*Jomfrurejsen.*

*Hapags* 22,000 Ton Oceanflyver »New York« tiltræder sin Jomfrurejse den 1. April. Skibet, der er overdaadigt udstyret, har Plads til 1130 Passagerer.

»Det københavnske Dampskibsselskab«.

Ved en Generalforsamling forleden afsluttedes Likvidationen i »Det københavnske Dampskibsselskab«, der stiftedes i 1919 med en Aktiekapital paa 4 Mill. Kr.

# D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

# A/S NØRRESUNDBY SKIBSHANDEL

BROGADE 10

NIELS KONGSBAK

TELEFON 3760

1. Klases 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



3-mastet Skonert »Zeemeeuw« strandet.

til Strandingsstedet, Kontrakt blev sluttet, og Bjergningsarbejdet kunde paabegyndes. Efter en Del Arbejde lykkedes det at faa Havaristen ud paa yderste Revle igen, og nu skulde det afgørende Nap tages, thi Vinden friskede stærkt fra Sydvest og Søen hurtig tiltagende; alle var i fuld Aktivitet, og Havaristen arbejdede sig stadig langsomt over Revlen, men da den var naaet foran midtskibs, opdagede Folkene, at Vandet steg stærkt i Lasten, og Skibet kunde ikke holdes paa Pumperne, hvorfor Slæberen kappedes, og straks efter stod »Zeemeeuw« inde i Havstokken igen, Folkene bjergedes, og Stormen kom.

Efter 3—4 Dages Forløb var det atter mulig at komme ombord, Skibet havde da stærk Slagside udefter og vandfyldt; en Motorpumpe blev indstalleret, og denne kunde holde Skibet læns, og Losningen af Tønderne paabegyndtes; ved Hjælp af en Wire fastgjort oppe i

# HOTEL DANIA

(forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.

Ny-restaureret, hyggeligt Familiehôtel anbefales d'Hrr. Navigatorer.

CAFÉ & RESTAURANT

Oscar Nilsson.

## En Stranding paa Jyllands Vestkyst.

Fredag den 1. Oktober 1926 strandede hollandsk 3-mastet Motor Sk. »Zeemeeuw« af Groningen ved Bjergehuse i Fjand. Skibet var paa Rejse fra Eyemouth til Stettin & Danzig med en Ladning, ca. 2300 Tdr. saltede Sild, Paa Grund af Maskinskade og Strømsætning var Skibet kommet ud af Kurs og tog Grunden nævnte Dags Morgen i tæt Taage.

Skibet stod først paa yderste Revle, men Søen satte den snart derover og videre ind paa Land.

Hen paa Eftermiddagen kom Svitzers M/S »Bjørn«

### Danske ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik, Amaliegade 9, København K.

Masten rutchede Tønderne hængende i en Talje ind paa Land og blev bragt i Sikkerhed. Ca. 750 Tønder kom paa denne Maade uskadt i Land, dette havde lettet Skibet saa meget, at »Bjørn« fuldførte Flobringelsen Fredag den 8. Oktober Kl. 4 Eftermiddag og stod straks efter for »full speed« Nordpaa for hurtigst at naa Thyborøn Kanal med Havaristen, der var meget læk.

Kl. 7½ ankrede begge Skibe indenfor Kanalens Læmoler, og Dækkeren tætnede Havaristen bedst mulig. Om Lørdagen afleveredes »Zeemeeuw« i Struer, hvor Rest-Ladningen, 1550 Tdr., lossedes, og Skibet blev vurderet etc.

Dagen efter Flobringelsen stod der allerede saa megen Sø paa Land, at alt Arbejde havde været umulig, og siden har jo den ene Storm afløst den anden, saa det energiske Arbejde, der blev præsteret hin Fredag ved Flobringelsen, har ikke mindst tjent Assurandørerne, men ogsaa Svitzer til Ære, da »Zeemeeuw« ellers nu ganske givet havde ligget som fuldstændigt Vrag og Restladningen forsvundet i Havet.

S. A. Kier.

# Biscuitfabriken „NORDEN“ KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik



### Forhyringsagenter København.

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

### SKIPPERHUSET

HAVNEGADE 53 :: TLF. BYEN 6098  
Samlingssted for alle Søfarende.  
Gode Spisevarer. BILLARD Billige Priser.  
Stort Bladhold. Post modtages.  
Erbødigt Jøns Gabrielsen

### BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 41 TLF. PALÆ 2158 Y.

### NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 15.

Vandret: 1. I Limfjorden. 4. Ved Køge. 7. I Kina for Tiden. 8. Overlegen. 9. Er Penge. 10. Ofte paa Børsen. 11. Paa Havegange. 14. Gl. Udtryk for Vind. 16. Paa Gaden. 17. Brutal Opfordring. 18. Engelsk Ø. 19. Busk.  
Lodret: 1. Nolfi Sovesofa Model 1927. 2. I Schweiz. 3. I Jordan. 4. I Teaterstykker. 5. Fugl. 6. Møbler, bør naturligvis købes hos Nolfi. 12. Pigenavn. 13. Kongelig Gave. 14. Til Smaa børn. 15. Se.



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 15**, først aabnede den 15. Juni og Vinderens Navn publiceret i vort Juli-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Olufert 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.

## JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

### 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

#### J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S

KUL- & COKE-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

#### ESBJERG SKIBSBYGGERI

ESBJERG

TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

### KOLDING

#### Kolding Skibsværft, Kolding. (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 & 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

#### NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

#### GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN & LARSEN

Skibssmede & Maskinværksted.

Telf. 107.

KOLDING

Telf. 107.

### FREDERIKSHAVN

#### NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Härkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

#### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.  
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON





## 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.

AMALIEGADE 33 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. Forlilstilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlilstilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## „FALCO“ HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50-

## RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## 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.



## KAKERLAKKER

OG

## VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139

## ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

Dampskibsselskabet »Torms« Regnskab. — Skibe, der  
sejler med Fortjeneste.

Dampskibsselskabet »Torm« giver 20 pCt. i Aarsud-  
bytte. Af Regnskabets Tal fremgaar, at det kendte  
Selskab, der med sin 30,900 Tons Tonnage (Dødvægt)  
dog kun hører til vore mellemstore Dampskibsselska-  
ber, har indsejlet et overordentlig smukt Fragtbeløb.

»Torms« 15 Dampskibe har tilsammen haft over 4 1/2  
Mill. Kr. i Bruttofragt. Naar Udgifterne fradrages, frem-  
kommer et Driftoverskud paa godt 900,000 Kr.

Trods de vanskelige Tider for Skibsfarten har »Torms«  
Flaade saaledes sejlet med betydelig Fortjeneste.

Af Skibene er de to ældste byggede i 1914 og 1918. Re-  
sten er fra Aarene 1919—24. Den nye og moderne Flaa-  
de er allerede stærkt nedskrevet. Den bogførte Værdi  
er kun 2,050,000 Kr.

»Torms« Aktiekapital er 2 Mill. Kr.

Reservefonden udgør nu 725,000 Kr., Dispositionsfon-  
den 100.000 Kroner. Til næste Regnskabsaar overføres  
436,825 Kroner.

Selskabets Forretningsførere er de to unge Skibsre-  
dere A. Schmiegelow og Axel Kampen. Formand er  
Skibsreder C. Kraemer, Næstformand Højesteretssagfø-  
rer L. F. Fenger.

Den nye Forhyringsagent. — Kaptajn K. Danstrup.

Handelsministeriet har udnævnt Kaptajn K. Danstrup  
til Forhyringsagent i København i Stedet for Forhy-  
ringsagent Jepsen, der for nogen Tid siden er afgaaet  
ved Døden.

Kaptajn Danstrup, der er midt i 50-erne, var i sin  
Tid Styrmand i Postdamperen paa Kiel-Ruten, førte i  
flere Aar Dampskibet »Tyskland« for Alfr. Christensens  
Rederi i europæisk og amerikansk Fart og gik derefter,  
da Alfr. Christensen solgte sin Tonnage til A. P. Møller,  
over til dennes Rederier, indtil henimod Krigens Slut-  
ning. Han blev derefter ansat som Grosserersocietetets  
Tilsynsførende ved de hertil Havnen ankommande Ski-  
be med Stykgodsladninger.

Kaptajn Danstrup er en dygtig, i Søfartskredse vel  
anset Mand.

## CORONA

Skrivende  
Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3 KØBENHAVN

## AARHUS

### AARHUS SØMANDSHJEM

HAVNEGADE 20

2 Minutters Gang fra Kallundborg- og København-Damperne. - Hyggelige Lokaler. - Billige Priser. - Propre Værelser.

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SOPHUS E. JOHNSEN & Co.

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL SEJUS 2859. Riis Skov 157. Telefoner:

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 AALBORG Telegr.-Adresse:  
Statstelefon 2 UTZON

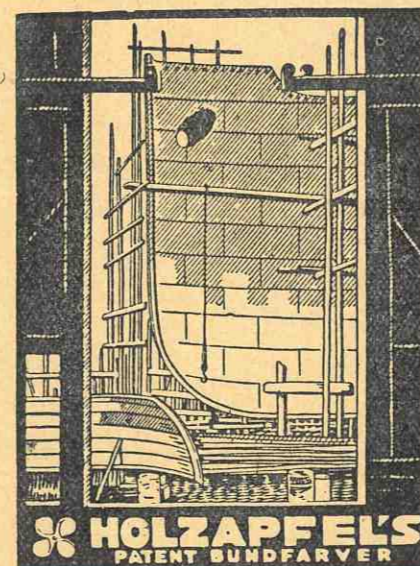
## R. RECHNITZER & Co.

AALBORG

TELEFON 5100. TELEGR.-ADR.: RECHNITZER. STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPPEL'S  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

## 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.: Jøns Wied

Kontor: Banegaardsgade 19 - Magasiner: Frederiksgade 1

## HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22. AARHUS Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak-  
ker og Konserver. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp,  
Manilla, Jern og Staal. — Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrekvisitter

## NØRRE SUNDBY

## 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

## HOLBÆK

## JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.:

»Fisker»

Dampskibsselskabet »Dania«.

Skibenes Driftoverskud for 1926 andrager 410,788  
Kroner.

Bestyrelsen har besluttet, at anvende 150,000 Kroner  
til Afskrivninger paa Skibene, at fordele 10 Procent =  
150,000 Kroner til Aktionærerne, og at overføre Resten,  
40,508 Kr., til næste Aar.

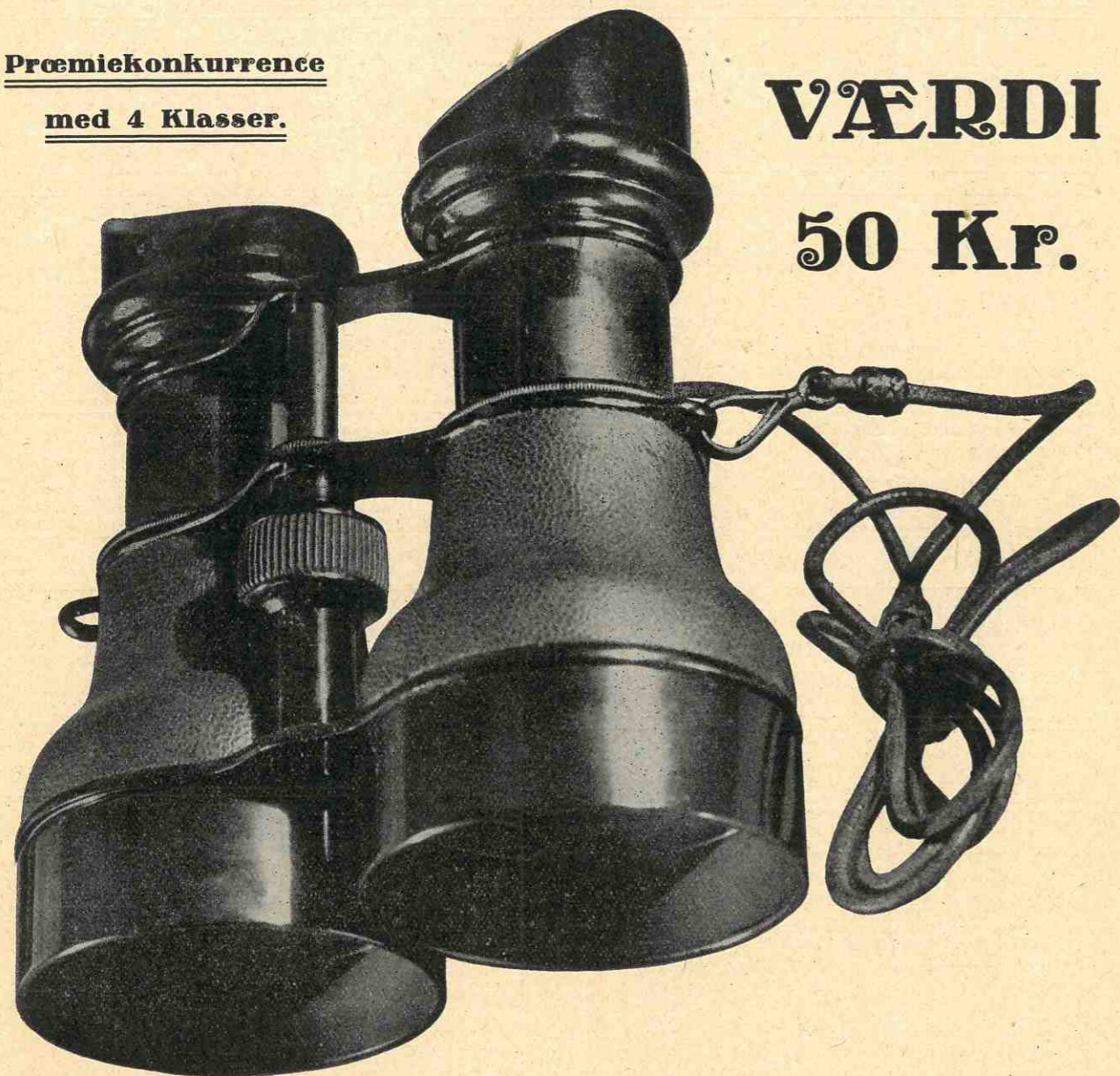


# GRATIS!

Ganske gratis forærer VIKINGEN sine Venner denne glimrende Lods-Kikkert, af den bekendte pilot-glass type, leveret fra det kendte Firma Ivar C. Weilbach & Co. (Prahl & Sølv).  
**Firma Ivar C. Weilbach & Co. (Prahl & Sølv).**

## Præmiekonkurrence

med 4 Klasser.



# VÆRDI

# 50 Kr.

Betingelsen er dog, at vore aldrig svigtende Venner hjælper os med at skaffe os nogle Abonnenter.

1. Til den, der sender os 10 Helaarsabonnenter à 6 Kr., overlader vi portofrit en Kikkert som ovenfor afbildede.  
Skulde Energien være mindre end Interessen, eller Forholdene ikke tillade det, indbyder vi vore Venner til en lille Konkurrence. Altså:
2. Den, der sender os 1 Helaars-Abonnent, deltager sammen med 9 Ligestillede, som altsaa ogsaa har indsendt 1 Helaars-Abonnent, i en Lodtrækning om Kikkerten.
3. Har en Deltager, som hver Gang, han indsendte en Abonnent, opgav sit Navn, deltaget 10 Gange uden at vinde, faar han dog en Kikkert gratis tilsendt.

4. Skulde nogen synes, at Chancen bliver for lille, naar der er 10 om en, saa kan Kikkerten ogsaa vindes paa 2 Helaars-Abonnenter, idet Deltageren da trækker Lod med 5 andre, som hver har indsendt 2 Abonnenter. Deltagerne behøver blot at meddele om deres Indsendelse skal betragtes under Tilfældene 1, 2, 3 eller 4.

For at gøre det Hele lettere, kan der i Stedet for en Helaars-Abonnent à 6 Kr., indsendes 2 Halvaars-Abonnenter à 3 Kr. eller 4 Kvartaars-Abonnenter à 1.50 Kr.

Med andre Ord:

Den, der har den mindste Smule Interesse i Vikingens Fremgang eller — den mindste Smule Brug for en Kikkert, har Kikkerten for den mindst mulige Ulejlighed.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tigr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

Telf. Helrup 1619  
Værkt. Danneberg  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

## HERSKIND & WULFF

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

P. Martinussen

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 ufejlbarligt.

## THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
Gratis Overslag.

**THORNYCROFT MOTORER & PROPELLER ER KENDTE OG SKATTET OVER HELE VERDEN**

Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af smaa Motorer, som kan faas.  
Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.

Billige Priser.

## Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
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. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

Telefon Strand 906

(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottenborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretej paa faa Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

## G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684  
- 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  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARSEN.  
København S. Telf.: 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>III</sup>. - København K. - Telf. Byen 6500.

## HØJ-CHRISTENSEN

ST. STRANDSTRÆDE 9 TLF. PALÆ 1546 x.  
(ved Havnen)

### Cigar-Import

Største Udvalg - Billigst i Byen

Specialitet: SKIBSLEVERINGER

VILH. CHRISTIANSEN'S VINE FØRES

## 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 Brintvæske. 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 Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT

J. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.



## NORDISK FLAG

TLF. 9752 OG FANEFABRIK TLF. 9752

Flag, Standere, Vimpler, Liner.

Frederiksberggade — 26<sup>I</sup>





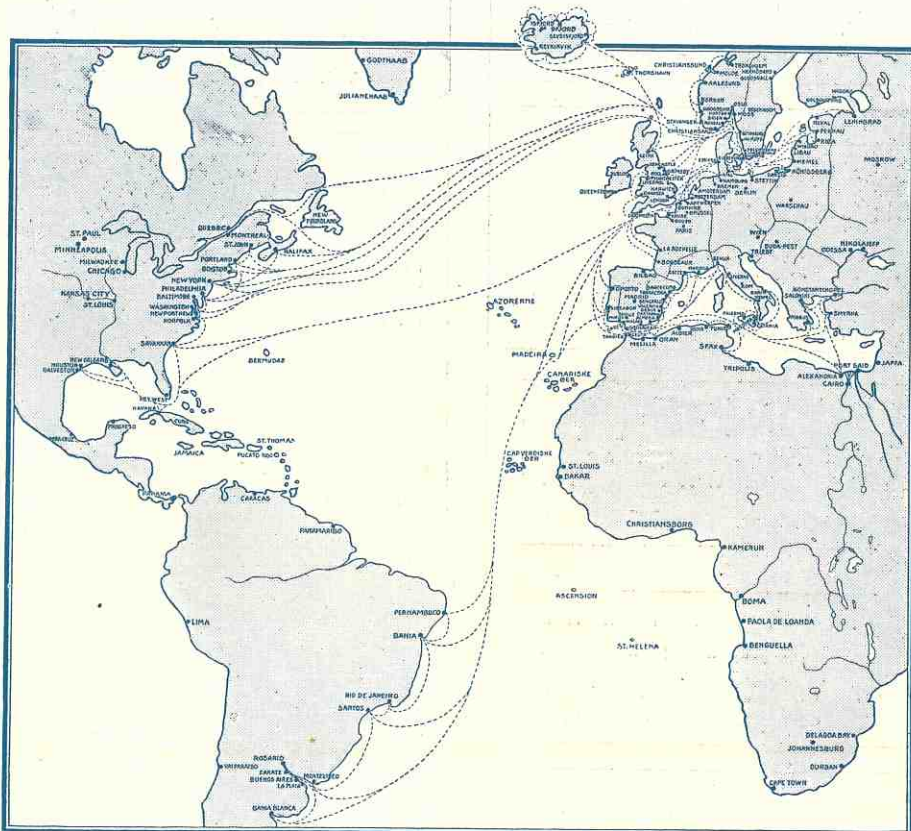
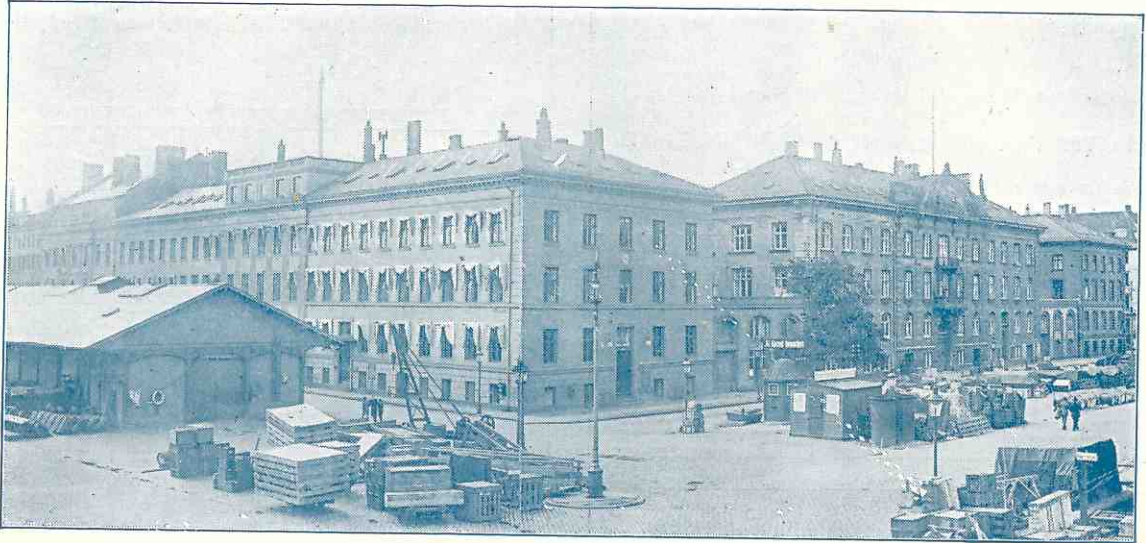


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERERE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Skjalskibredier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Ostro-mandten, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsvar, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri, anserede 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

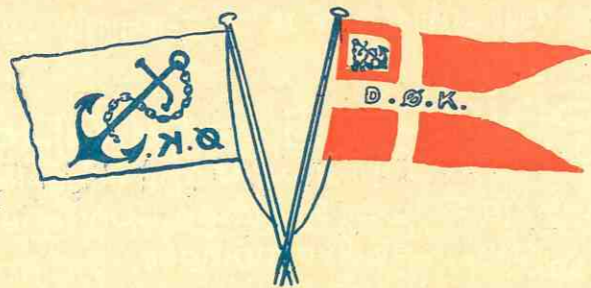


50 ØRE  
No. 5  
1927

NU ER TIDEN INDE!

50 ØRE  
M A J  
4. AARG.





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rute fart*

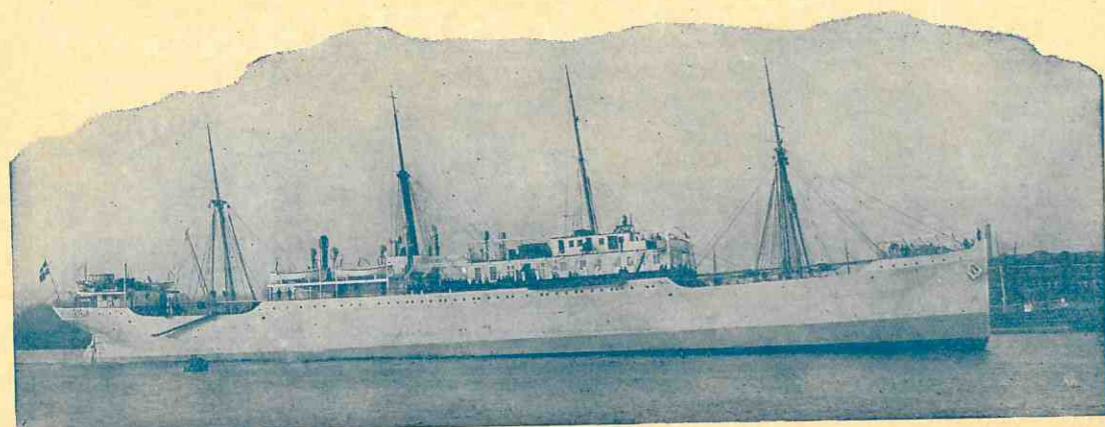
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,  
 Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.

*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 HOVEDKONTOR,  
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



# Jens With

**Skibsproviantering** 19, Nyhavn 19 **Prilager Nr. 55**  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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 - Statstef. 527

**København K.**  
 Telegram-Adresse: PACAO

AMALIEGADE 43 **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 V. - TELEFON CENTRAL 7809.  
 STATSANERKENDT 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.

## F. BLOCH'S EFTF. STAMPESGADE 5

TELEFON C. 13562

Enerepræsentanter for udenlandske Firmaer i:

Skibskæder, Ankre, Staaltrosser, Skibstilbehør, Rør, Plader & Stænger i Kobber og Messing, Traadvæv etc.

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc. WEINBRENNER: KANALKEDLER  
 DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.  
 ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER WHITE'S OLIEFYRING  
 BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

**ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410**

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.  
 Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843. **A. N. PETERSEN** LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
 TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB  
 Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for d'Herrø Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 TELEFON BYEN 8040-8041  
 Gothersgade 41 Ny Østergade 32  
 København K

**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



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



**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 - Kikkertter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonlometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

INDHOLD.

Forside i Farvetryk: Nu er Tiden inde!  
S. O. S. og V. O. V.-V. O. V.

Nr. 30 i den blaa Sangbog. Digt af »Amator«.  
Kongefærden til Grønland 1921. Dagbogsoptegnelser af  
Styrmand Poul Jørgensen (ombord i »Island«).  
Talrige Fotografier velvilligst udlånt af Direk-  
tionen for Det Forenede Dampskibsselskab.

Gedser Refshavn. Et Forslag af Ingeniør Raavad  
med Grundrids.

Folketingsmand Halfdan Hendriksens Indlæg for Sejl-  
skibene.

Thornycrofts Leveringer til Chile.

En gammel Instruks til en Kaptajn 1845.  
Lalandia. O. K.'s sidste nye Motorskib med talrige Fo-  
tografier.

Southampton Road, Novelle sluttet.

D. F. D. S.'s Motorskibet »Dronning Alexandrine« Sø-  
sætning i Helsingør. Med Fotografier.

Danske Pirater II, Jacob Rostrup. Illustr.

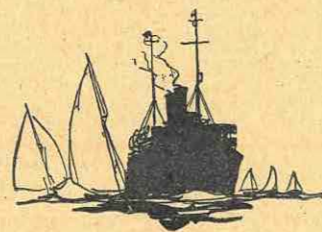
Sejlmageren fortæller. Illustr.

Vikingelaugets Historie. I. Fot.

Nolli Opgave.

Kikkert-Konkurrence.

Nyt fra Søen.



**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.

**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 35.

Bunkerkul-Afdeling.

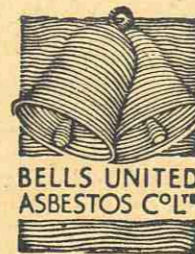
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



TOLDBODV. 22. TELEFON 1403  
KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: AMIANTE

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

A/S HANNIBAL SANDER  
EMDRUP—KØBENHAVN  
TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

LAASEFABRIKEN

**„OVAL“**

Emilievej 9. Tlf. Nora 4423 y. Kjøbenhavn V.

Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. **S. JOHANNESSEN**

**FEDEVARER OG KONSERVES**

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

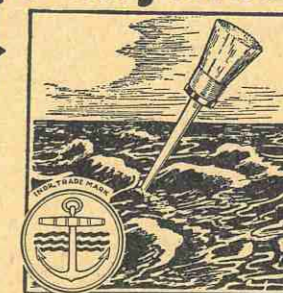
**Forhyringsagenter**

København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.

**Til Vejledning for Søfarende**



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblad's*

**ANKER**  
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

**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



**JACOB JENSEN**

Baadebygger

Sundkrogsgade Sidevej, Kalkbrænderihavnen  
Telefon Ryvangen 2500

Køb den specialiserede J. J. Standard Baad.  
Færdige nye og brugte Motorbaade paa Lager.



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**

Telgr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

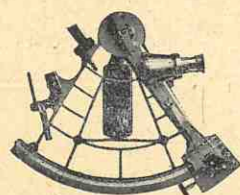
(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 9822, Øbro 1802 x. 3757 y. Palæ 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensrømedium

Telegr. adr. „Proviant“



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
København

D'Herrer Dæksofficerer gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.

Koster  
kun  
25 Øre.



Faaes  
overalt.

**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 Malt-  
franskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilketsomhelst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

**1/3 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

**KAKERLAKKER**

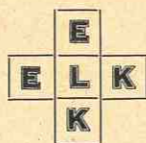
UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

**E. LINDBERG**

Deefinfektør

FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.

TLF. NORA 7634.



Køb E L K

til Udryd-

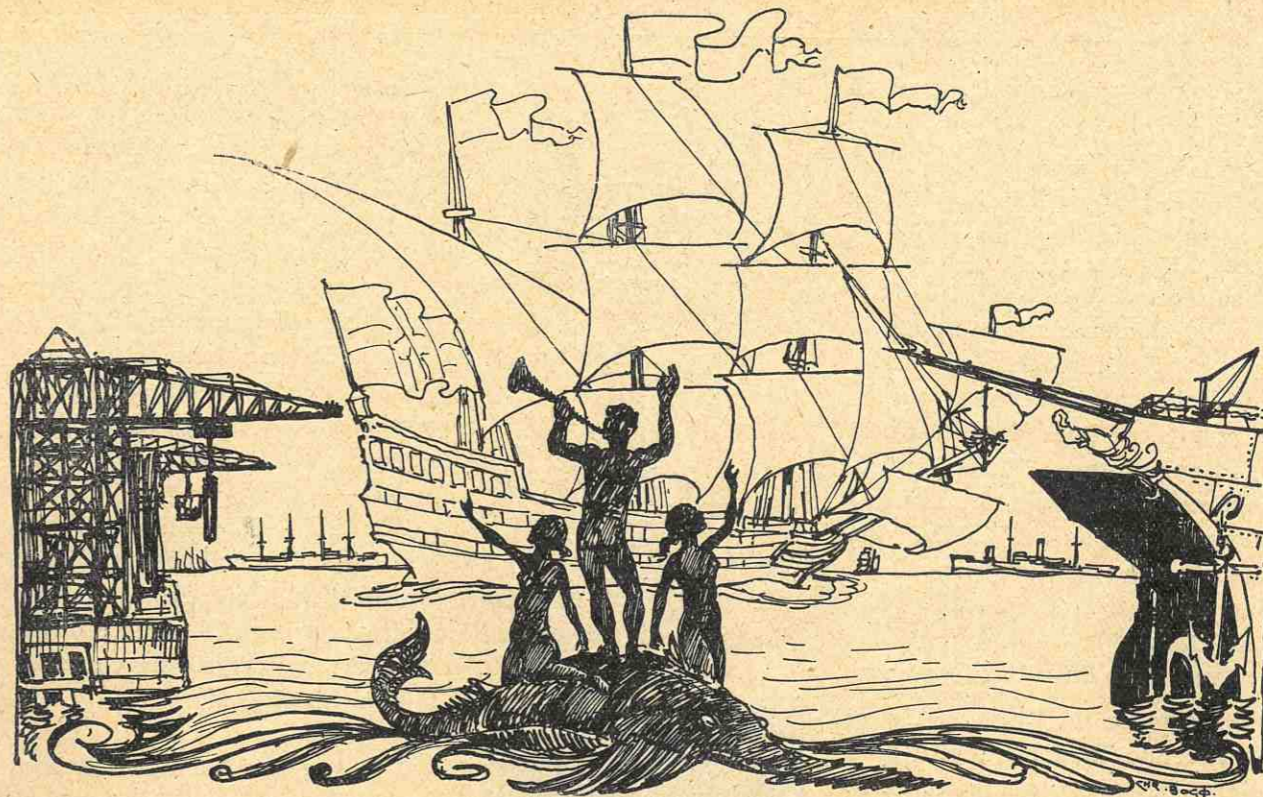
delse af

Væggetøj

Lodserne og deres Lønninger. — Kommer der et Re-  
guleringsforslag fra Regeringen?

Lodsföreningen har gjort flere Forsøg for at opnaa  
en mere retfærdig Løningsmetode for Lodserne end den  
nuværende. For Øjeblikket er Forholdet grelt, ja, saa  
grelt, at medens Lodserne ved et bestemt jysk Lodseri  
har Indtægter, der overstiger Ministergager, maa Lod-  
serne ved et nærliggende, andet jysk Lodseri nøjes med  
12—1300 Kr. i aarlig Indtægt, skønt man forlanger den  
samme Uddannelse af dem, omend naturligvis ikke den  
samme Arbejdsydelse.

Lodsföreningen sendte i sin Tid en Deputation ned til  
Ministeriet Stauning, der syntes at se velvilligt paa Hen-  
vendelsen. Siden har Föreningen ikke beskæftiget sig  
med Sagen; men nu meddeles det, at Marineministeriet,  
under hvem Lodsvæsenet sorterer; har udarbejdet et  
Forslag, hvorved Lønningerne reguleres, dog uden at  
Statskassen røres. Man vil vide, at de store og rige Lod-  
serier maa afgive en vis Procent af deres Indtægter til  
de daarligst stillede Bedste.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR  
3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø RED. OG EKSPED.:  
OLFERT FISCHERSGADE 2<sup>1</sup>, TELEF. 9822 Ø REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

**S.O.S. og V.O.V.-VOV**

I ngen af Teknikkens Vidundere er i den Grad  
kommen til Menneskeheden i Form af en Ga-  
ve som Radiofonien.

Lad end Verdensherskere, eller Jordens stør-  
ste Kapitalister eller Jordens samlede Arbejder-  
hærskarer fremføre deres Vælde eller Ret, alt  
blegner for Lyset fra den Gnist, som i Geniets  
Hjerne i et Sekund belyser Revolutionen, det Nye,  
til hvilket ingen anden kan gøre Opfinderen Ran-  
gen stridig. Hans er det, og hans Hjernes Løn-  
kammer er Verdenscentrum for de kommende  
omskabende Værdier.

Det kan vistnok med Sikkerhed hævdes, at alle  
Jordens Erhverv har deres Glansperiode, hvis da  
ikke de ligefrem stiger fra Glansperiode til for-  
nyet Glans, og alle har de Teknikken at takke for  
de vundne Fremskridt. Industri, Landbrug, Han-  
del, Minedrift og Skibsfart, alle har de, fra det  
største til det mindste, Aandens Arbejder at tak-  
ke. Det er ham alene og hverken Politik eller  
Doktriner, knapt nok Initiativ, der lægger Skin-

nevejen for Menneskeheden Sporvogn. — Elek-  
tromagnetismen er af ny Dato. Danskeren H. C.  
Ørsted er dens Fader. Kort er kun det Spand af  
Aar, der fører til vore Dages Radio, men spørg  
en jævn dansk Mand derom, og hans Svar er:  
Vov—Vov!

Spørg Kontormanden, naar han flot og non-  
chalant afsender et Bundt Telegrammer, om han  
nogensinde har prøvet paa at tilegne sig noget af  
Telegrafens og Elektromagnetismens Historie!

Saa kom Telefonen, senere Gramofonen.

Derefter »Levende Billeder«!

Endelig Radio og til Slut Højtaleren!

Vor Tids Børn, siger man, fik det alt sammen  
som Legetøj — men de Voksne til Morskab.

For ikke sandt, det var dog i første Række be-  
regnet til at gøre Nytte — og frelse Menneskeliv!

Men Skibsfartens Korrespondancemuligheder  
paa Bølgelængder under 600 Meter er alle-  
rede nu haardt trængt af Radifonien i Land,



fordi der først tages Hensyn til den.

Overalt har man travlt med at udsende til Lytterne!

Jazz og Halløj, Hornorkestre med Dansemusik!

Som om de Søfarende ikke havde nok i den Musik, som fløjtes og spilles i Skibets Takkelage under en skæbnsvanger Orkan!

Endnu er i frisk Minde den finske Damper oppe i Finske Bugten, som ved Juletid sidste Aar var i Havsnød og paa sin Kalden alle vegne mødtes af Stationernes Udsendelse af Jazz-Jazz Musik og andet Gøgl.

S. O. S.!

Hvad siger du til det, Vovse?

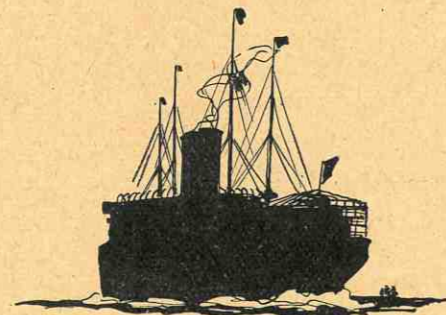
Vi bringer en Tegning fra et herværende Radioblad, som ved Hjælp af Underskriften: S. O. S. vil vise sine Læsere en Hunds »vagsomme« Blik, naar S. O. S. lyder.

Jo, jo! Vovsen skal nok passe paa!

Den ved jo, hvad det gælder, det søde Kræ! Ethvert Barn ved, at S. O. S. det er det sidste fortvivlede Skrig ud i Rummet! Et Nødskrig ind mod Landstationerne eller andre Skibe!

S. O. S.! Save Our Soules!

Et Skib i Nød!



S. O. S. Tre hellige Bogstaver! For Sømanden det samme som Indgangen til Bønnen: Fader vor! Hellige Ord, der kun tør benyttes i yderste Nød!

Ork jo, til »Lytterne«!

For at fornøje »Lytterne« kaster man Sømandens S. O. S. i Grams! Er det ikke morsomt, som Vovsen kan spile Øjnene op. Og sige Vov — mens Menneskene græder!

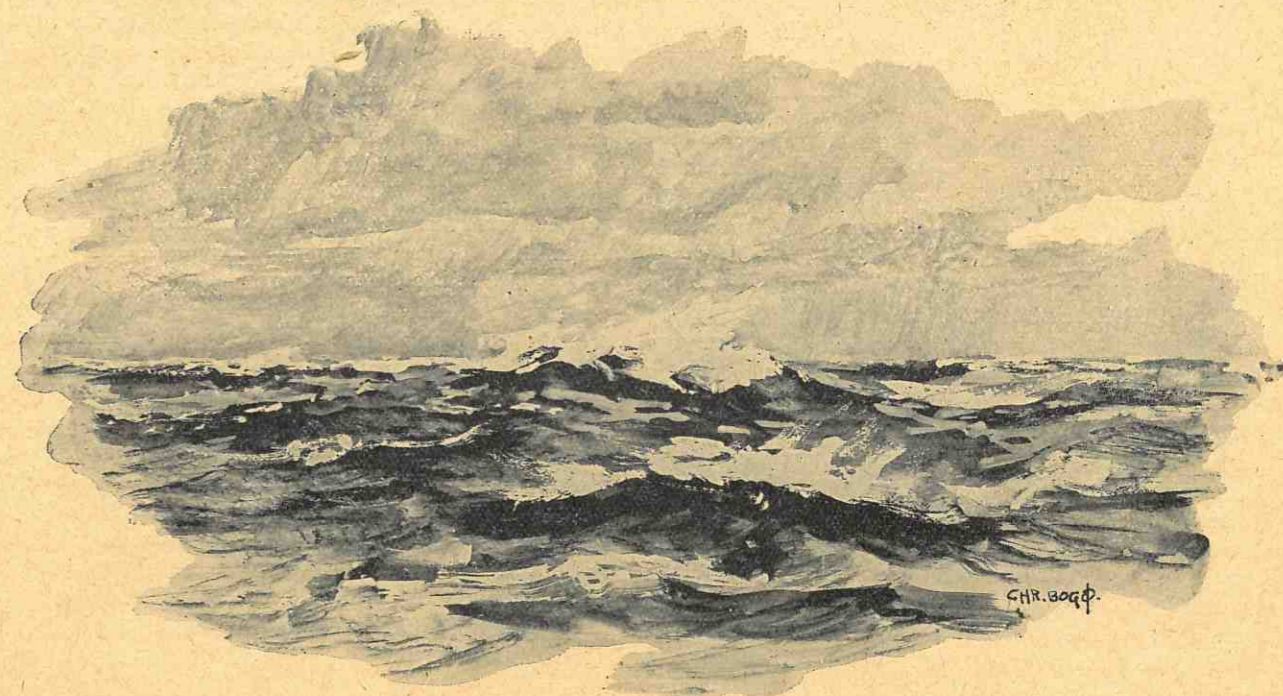
— — — — —  
Ak ja! Radioen, der var som skabt for Søen, er bleven Allemandseje i Land. Uden Kampe for Godet, uden Indsats for Værdier, uden Tænkning eller Arbejde kom Radioen til den paa Forlystelser overmættede Menneskehed.

— — — — —  
Men se paa det andet Billede af en Hund! Det er en Skibshund, vi fik sendt forleden fra en Kaptajn, der skrev: Skibets Kæledægge. Se ham sidde dér med Sixpence og Shagpibe, trofast og agtpaaigivende.

Trofast er han, men han kan ikke lide at lade sig misbruge — med en Underskrift som S. O. S.

Han har ingen Radio og er derfor heller ingen Radio-Hund — kun en almindelig Skibshund.

CHRISTIAN BOGØ.



## Sejlsportsmandens Hilsen til Habet.

Velkommen! Du skønne, Du lyse Vaar,  
Hvor Skovene knoppes og løves,  
Og Bølgerne sagte mod Stranden slaar. —  
Nu Kræfterne atter skal prøves,  
:: Thi Søen kalder hver Sejlsportsven,  
Den graanende Ulk, som den Ungersvend. ::

Vi hilser det dejlige Øresund,  
Hvis Bølger i Vaarsolen spiller.  
Vi længtes jo alle mod denne Stund  
Og glade til Mønstring vi stiller.  
:: Med Haandslag hilser nu glad igen  
Den prøvede Yachtmand sin unge Ven. ::

Ja, mandig og stolt er vor raske Sport:  
Mod Bølgerne dristigt at stævne,  
At syle med Logbog, Kompas og Kort —  
Hvo kan vel en skønnere nævne?  
:: Ja, ræk blot Søen til Pagt din Haand,  
Den binder for Livet med stærke Baand. ::

»Amatør«.

Med Ærefrygt hilser vi Dannebrog,  
Med Stolthed vor hvid-røde Stander.  
Den vajede højt, hvor vi Prisen tog,  
Den vækker Respekt, hvor vi lander.  
:: Thi under den paa det vaade Dæk  
Opfostres en Ungdom saa frisk og kæk. ::

Vi hilser med Jubel den hvide Flok,  
som ligger parat nu dernede —  
Med Stander paa Toppen og Flag ved Nok —  
Til Vingerne atter at sprede  
:: Og flyve ud i det vide Rum  
Igennem det brusende Bølgeskum. ::



Flag-Firmaet

M. W. MØRCHS EFTF.

Frk. Lynghoff.

Firmaets Stifter Marius William Mørch blev født ved Kolonien Ny Sukkertoppen i Grønland 1803, hvor Faderen var Kolonibestyrer til 1805, hvorefter han forflyttedes til Færøerne og døde dér som Handelsforvalter og Kammerraad.

I Aaret 1816 kom M. W. Mørch ned fra Færøerne og efter sin Konfirmation 1818 i Lære hos Silke- og Klædehandler Major Ponsanig i København. 1824 blev han Svend og tiltraadte »emploi« hos Herforth og etablerede sig som selvstændig 1830 paa Østergade 64.

I 1835 rykkede Mørch ind i sin gamle Chefs Lokaler, men de senere Aar havde Firmaet til Huse baade i Gothersgade, Grønnegade og Læderstræde.

Det var Trearskrigen 1848-50 og Byens Udsmykning, der gav Forretningen sit egentlige Opsving, der senere suppleredes med Eneleverancen af Ordensbaand. Senere flyttedes til Nicolaigade, Kongens Nytorv 355 og derfra i Aaret 1860 til Nr. 3 (bag Hovedvagen). 1874 flyttedes Forretningen til det nyopførte Gammelholm

bag den nedlagde Botanisk Have (Charlottenborg). I 1875 optoges Sønnen S. W. Mørch i Firmaet, der, efter at M. W. Mørch døde i 77, førte Forretningen videre.

Atter kom en Opblomstringstid, idet Forretningen i Provisorianaarene leverede en Mængde broderede Silkebannere og Faner til de politiske Foreninger, og under de store Fyrstebesøg i Christian IX's Regeringstid og Jubilæerne leverede M. W. Mørch Broderparten af Flag og Ordener. Efter 35 Aars Forløb maatte Kontorer og Lager skifte Plads grundet paa Ejendomssalg og er nu i Peder Skramsgade Nr. 3.

Firmaets Stifter og hans Søn er begge døde, og efter at Enkefru Mørch i flere Aar havde fortsat, overtoges Firmaet af Frk. Lynghoff.

I henved 94 Aar og dog kun 2 Generationer har Firmaet været i Familien Mørchs Eje, men den samme solide Dygtighed og Ansvarsfølelse som i gamle Dage præger endnu disse Dages M. W. Mørch & Søn's Eftf. Og et Firma, der har 100 Aars Traditioner bag sig, vil sikkert gaa Fremtiden i Møde under Kundernes, derimellem den samlede Skibsfarts og Sejlsports, stadige Tilfredshed og Søgning. Thi saa grundfæstet er Firmaets Ry, at der mellem Kunderne findes baade 1, 2, 3 og 4de Generation.

Den næstsidste Brig i Norden hugget op.

Blandt de gamle Sejlskibe, der i Løbet af Vinteren er »gaaet til den store Brigade«, kan nævnes den svenske Brig »Esmeralda« af Brantevik, som nu er hugget op. »Esmeralda«, der var paa 226 Tons Brutto, var vel kendt i København og i andre danske Havne. Den var bygget i Kalmar 1872. Efter at den nu er ophugget, findes der kun een Brig tilbage her i Norden — Tyskland og England iberegnet — bortset fra enkelte Skole-skibe og lign., nemlig Briggen »Gerda« af Pataholmen i Sverige, bygget i Gefle 1869. Den kunde sidste Efteraar — og iøvrigt adskillige Gange tidligere — ses paa Inderreden ved Langelinie.

Den sunkne Damper »Fredensbro« vel i Havn.

Forleden ankom Oversøisk Co.s Damper »Fredensbro« hertil efter at have ligget paa Bunden af Delaware-Floden i flere Maaneder som Følge af en Paasejling.

Noget skønt Syn frembød »Fredensbro« ikke, og den skal da ogsaa omgaaende paa Værft. Dog ikke alene for at blive pudset op, men tillige for at faa ny Maskine indsat. Den gamle har drukket for meget Vand og kan ikke fungere. At »Fredensbro« klarede Atlanterhavsturen, maa betegnes som en virkelig smuk Præstation.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

# KONGEFÆRDEN TIL GRØNLAND 1921

DAGSBOGSOPTEGNELSER AF STYRMAND JØRGENSEN S/S »ISLAND«

I Overensstemmelse med vort Program lader vi ofte Søens Folk selv skildre Livet ombord. Det er en saadan Skildring, vi bringer nedenstaaende, idet Livet ombord her er set fra en anden Side end den officielle: nemlig fra det Sted, hvor Hovedparten af det virkelige Ansvar ligger under en saadan Sejlads.

For Deltagerne vil Genopfriskningen sikkert bringe lyse Minder.

Billedet:

Fra Komandobroen paa S/S »Island«, som førte Kongefamilien til Grønland. Blandt de tilstedeværende vil let gendes bl. a. Hds. M. Dronningen (yderst til venstre) Admiral Carstensen, Prins Knud, Kaptajn Aarslev og Kronprinsen.



4/7 1921, Kl. 11 Aften.

Er vaad og træt, men i nogenlunde Humør, skal paa Vagt om en Time. Er netop afgaaet fra Havnefjord i øsende Regn, saluteret af »Valkyrien« og »Hejmdal«.

Afgik fra Reykjavik Kl. 3 Eftm. til Havnefjord. Kl. 7 1/2 Efterm. ankom Orlogsskibene.

Kl. 8 kom de kongelige Herskaber ombord, hilste paa hver af dem, modtog en Mængde Bagage, Musikken sidst, men tidsnok til at give et Nummer, da vi passerede de tilbageblevne. »Fylla« følger i vort Kølvand, den islandske Kongestander vajer paa Stortoppen; naar vi er 3 Sømil ude, stryges denne, og den danske gaar til Vejrs. Her er foruden Majestæterne to Damer, Resten Officerer, hvis Navne jeg ikke alle husker, 13 Menige, 15 Underofficerer, Lakajer o. s. v.

Men nu gaar den altsaa Vest imod Grønland.

Atlanterhavet 5/7, 4 1/2 Eftm.

Det var en fæl Nat. S. Ø.-Kuling, høj Sø og øsende Regn, flere søsyge. Nu laber St., tyk Taage, fløjter ikke, men »Fylla« følger lige efter og ligner et Spøgelseskib.

Kl. 8 gaar Flaget til Vejrs, Musikken spiller, og alle gør Front mod Flaget. Nu gøres Gymnastik; en Underofficer kommanderer, og Kongen, Løjtnant Carstensen, Professor Tuxen samt Prins Knud er med. Sidstnævnte var for lidt siden her hos mig og fik en Æske Skraa.

Dronningen, Hofdame, Frk. Sehested m. fl. nyder Gymnastikken fra 3 Luge og smiler, naar en Basse læner sig over Lønningen midt i Øvelserne og søger efter noget!!

Alt gaar ret tvangfrit; vi ser til og morer os.

6/7, Kl. 8 Aften.

Musikken har netop spillet »Jens var aldrig bange« i Anledning af Slaget ved Fredericia, og jeg sang med paa Povl o. s. v., men Vejret er uldent!

Taage saa tyk, at vi kan hænge vore fine, nye Huer op i den. Imellem Kuling og Regn, faldende Barometer, saa Udsigten er ikke gunstig til Bedring.

Ellers intet Nyt. Gaar til Køjs og haaber paa Forandring til det bedre, naar jeg kommer paa Vagt om 4 Timer.

8/7 21, Kl. 5 Morgen.

Vi er tværs af Grønlands Sydspids Kap Farvel, men langt til Søs for at undgaa Is.

Vi har en mild Vinter, Brand N. V. Storm. »Fylla« og Kongeskibet stamper gennem Søen, og Farten er gaaet ned fra 44 Sømil til 24. Tænk Jer Resten, som selv har været med til lignende.

Davis Strædet 8/7, 7 Efterm.

I Middags saa vi Landet Syd for Julianehaab. Vinden flovede af, og Isen meldte sig; først med enkelte Fjelde; men Kl. 6 kom vi til Kanten af Storisen, der strækker sig mange Mile; styrer nu længere fra Land og haaber at komme uden om Isen; men det er bleven Regn og diset Luft.

Musikken spiller til Taffel; jeg gaar ud for at nyde den.

9/7 21, 4 1/2 Eftm.

Højt, flnt Vejr. Mange Fjelde og Isstykker at manøvrere imellem. Forundringsudraab over alt det skønne og uvante. Humøret bedre over alt. Kysten af Grønland badet i Solskin. Holder Vejret sig, og vi slipper for Taage, ankommer vi til Grønland i Aften Kl. 10.

Films-Apparaterne klikker. — Nys passerede vi et Isfjeld, 90 Fod højt og af Størrelse som Hesselø til Underretning for dem, der har sejlet fra København til Aarhus. »Fylla« har Nød med at vinde med os. Jeg er ligegyldig.

Godthaabsfjorden, 9/7, 10 Aft.

Den første Grønlænder er netop taget om Bord i Kajak og hele Munderingen; han hed Hans Petersen, blev præsenteret for Kongen og blev overrakt et nyt Gevær, som han straks prøvede. Der blev taget en stor Film af den lille Scene, og den kan seses i Paladsteatret i nær Fremtid.

Vi fortsætter til selve Kolonien, hvor vi skal ligge Natten over for saa i Morgen at begynde paa den officielle Del.

Godthaab 9/7, 12 Nat.

Vi er færdige. Kongen og Dronningen til Køjs. Den officielle Modtagelse staar for i Morgen; men den Mod-

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -





Prins Knud mellem Marinere

tagelse, der blev givet os, er næsten umulig at beskrive, men jeg vil forsøge.

Her er ingen Nat, kun Tusmørke. Efter at Havnelodsen var kommen om Bord, stod vi ind mod Kolonien. Godthaab er Grønlands største By, ca. 200 Sjæle, men for Tiden 1000. Først saluteret af »Ingolf«, dernæst eskorteret af »Hans Egede«, »Søkongen«, Knud Rasmussens Polarskib, og saa 100 Kajakker og ca. 50 Konebaade, der placerede sig i en Halvcirkel rundt Agterenden af os; det var et Skue, som imponerede selv Hs. Majestæt, der udtalte, at det var det smukkeste, han endnu havde set. Fra en Baad raabtes der: »De Kongelige leve!« og derpaa fulgte tre taktfaste Hurraer fra samtlige Baade og Kajakker. Men ingen kom om Bord, de staar alle i Land og staar der til i Morgen Form. Kl. 10, naar den store »Nalagak« træder i Land.

Det er underligt at se det alt igen under disse Forhold, se paa disse Børn, der kender saa lidt til vor Verden. — Men jeg er træt; det har været en lang Dag, og der kommer flere som denne. I Morgen Kl. 6 begynder vi igen: Rengøring, Flagning, Saluttering, Landgang. — God rolig Nat, Morgen o. s. v.

Godthaab 10/7, 1 Eftm.

Modtagelsen, overstaaet; samme filmedes og tog sig storartet ud trods det, at Solen var sparsomt fremme. Kl. 11 var vi i Kirke sammen med de kongelige, smukt og højtideligt. Kl. 12 roedes de ud, og 12¼ var Kongechaluppen inde igen; men da de fleste af Følget var taget ud med S/S. »Island«s tarvelige Baad, valgte vi, som var tilbage: Dronningens Kammerjomfru, 1. Mester, 2. do., to Filmsfotografer og jeg, høj og flot, at tage Plads i samme og blev saaledes roet ud af 10 raske Orlogsgaster, og det tog sig ud!

Kl. 3 Eftm.

Alle er i Land til Folkefest efter her langs Siden at have set paa Kajakopvisning, der tog sig glimrende ud, og som vil virke storslaaet paa Filmén ogsaa. Efter samme, i hvilken deltog 20 Fangere, kom hver af dem langs Siden og modtog hver en Pibe eller Kniv og et Haandtryk af Kongen, som stod i en Baad ved Falderebet. Vejret er noget koldt, og det begynder at kule op. Man mærker, de høje Herskaber er i Land, de værnepligtige, som har Vagt om Bord, morer sig med at udslynge Kommandoraab som: Stil op til Mønstring! Al Gang foregaar i Løb o. s. v. Musikken lyder herud fra Land; jeg lytter efter og ser til fra min ensomme Post.



Konebaadene modtager Kongeskibet.

Godthaab, 11½ Aften.

Kommer netop fra Land; har oprisket gamle Minder med »Abeningpingasut« og etc., men det har alligevel tabt Interessen for mig. Dansesalonen er bleven større i de forløbne Aar, men da alle Basser fra Orlogsskibene fyldte op, blev der kun lidt Plads til hver. — Foreviste nogle af de gamle Jordhytter for dem, der aldrig havde set dem, og fandt Brug for de faa Grønlandsbrokker, der hænger ved endnu! — 15 Mands Marineorkester og Kongens Nærværelse kunde ellers sætte Fart i Kamikkerne. — Der er intet Husflidsarbejde at opdrive, alt er raseret! Kongen fik forærende en smuk Kajak og Dronningen et Edderdunstæppe, Værdi 10.000 blanke, danske Kroner.

Sad længe i to Huse og betragtede Familieidyllen, et hyggeligt Syn for uindviiede; et Sted 7 Unger, dejlige, 3 Kvinder, 2 Mænd; det mindste Barn, Sara, med Fingrene henholdsvis i en Bakke med kogte Byggryn og henholdsvis i Munden; en lidt større Dreng, Thomas, med en Underkop, som han skiftevis stak i samme og i Munden. Kone og Mand fik en Cigar og tændte dem og sagde »Guajanak«, hvilket paa Dansk betyder Tak.

Andre 2 Børn fik hver 25 Øre, og jeg tror, det var Elisabeth, der forsøgte, om den kunde spises, men jeg er lige fattig. — — —

Godthaab 11/7, 10½ Aften.

Kl. 8 i Morges lød det: Deres Majestæter Kongen og Dronningen inviterer Dem, altsaa mig i egen Person, til staaende Souper i Aften Kl. 7½. Paaklædning: Gala Uniform. Jeg sagde Tak. Der siges, at den fineste Invitation overbringes mundtlig, men jeg er ligeglad.

Men Souper'en røg i Lyset, for Kl. 11 Form. blev det en Brandstorm, og vi havde andet at gøre end at tænke paa Souper.

Vi drev mod Land og maatte skyndsomst sætte Dampen op og stikke af og sætte begge Ankrene. Stormen raser endnu, og de fleste af de 130 Gæster har ligesom vi nok at gøre, dels Officererne paa »Fylla«, »Ingolf«, »Søkongen« og »Hans Egede« samt dem fra Land, der slet ikke kunde komme ud til os i dette Vejr. Der siges, at »Fylla« har mistet begge Ankrene og holder sig gaaende for Maskinen. — Højtidelig Meddelelse: Festen udsat til Frokost Kl. 10 i Morgen Form., men jeg tror, den bliver udsat igen. Stakkels Hovmester og stakkels Stab! Jeg er igen ligeglad, træt og søvniq. Veer fra i Gaar. — Har et Par Timer haft Æren af D.s Kammer-

jomfrus Selskab, en nydelig, lidt ældre, fint kultiveret og behagelig Dame.

Godthaabsfjorden 12/7, Kl. 8 Eftm.

Tyk Taage paa Vej nordover; men det var ikke det! Som forudsagt: Frokosten blev udsat, men Kl. 2 Eftm. lykkedes det. Vejret blev godt. Kl. 1½ begyndte Gæsterne at indtræffe, og Kl. 2 var alle 130 forsamlede, jeg iberegnet. — Souper staaende: Tunge, varm i Oliven, Salater 9, Flæskesteg, Skinke, Brød uden Smør, Lagkage, Kransekage, Fersken, Rødvin, Sherry, Champagne. — Taler, Musik, Dans, Skaaler; glemmer vi først sagde God Dag og Tak 4½, Farvel og igen Tak. Forbi! Omlædning i daglig blaet med Kraver, arbejde, sejle. — Der var mange nydelige danske Damer, mange kunne Grønlanderinder, adskillige Præster og Presse-mænd. — Midt i det hele skiftede Kul, som H. M. S. »Fylla« skulde have; ikke færdig, da Festen var forbi, derfor syvdobbel Arbejdskraft i Form. af »Fylla«s Basser samt Drs. kgl. Højh. Frederik og Knud, der navnlig for den førstes Vedkommende blev allermost sort.

Kl. 6½ lettede vi og stod ud fra Godthaab under Salut af »Fylla« og fra Land. Kl. 7 grødtykt, langsom Fart, ingen Musik uden vor væmmelige Fløjte. Saaledes endte min første! og antagelig sidste! Indbydelse til Deres Majestæter Kongens og Dronningens Taffel 1921.

Strædet 13/7, 4½ Morgen.

Igen en fæl Hundevagt med tyk Taage, langsom Fart, fløjter for at høre Ekko af eventuelle Isbjerge; nu lader det til, Solen æder sammen, saa bliver der ogsaa lidt Sol over de sure Gesichter. Der blev just slaaet fuld Kraft. Men jeg vil sove og haaber, at Klaringen holder lige til Godhavn, vor næste Anløbsplads.

13/7, 7 Eftm.

Den holder endnu — højt, fint Vejr. Musikken spiller Kaddara, Kronprinsen dirigerer.

Kl. 12½ Middag passerede vi den nordlige Polar-kreds uden at faa samme i Skruen, og det vil sige, at vi i Nat Kl. 12 skal se Solen i Nord, noget som kun et Minimum af Mennesker oplever. Kl. ca. 2 i Nat kan vi være i Godhavn paa Disko.

11½ Aften.

Vejret prægtigt. Har ikke været til Køjs. Alle skal se Midnatssolen, og da her samtidigt er et prægtigt Pano-



Skøn Harmoni mellem Marinere og Grønlands Skønheder.

rama af Isfjælde, store som Øer af Hveens Dimensioner, med alle mulige Formationer, rives man uvilkaarligt med og lader 5 være lige; navnlig naar man er i godt Selskab. 2 Filmsfotografer og mindst 25 Apparater er i Virksomhed, foruden at Malerne Tuxen og Benjamin Olsen klatter væk, den sidste er Marinemaler og har lovet mig et Billede af »Island«. Han har allerede malet mange paa Turen. Dronningens Kammerjomfru har lovet mig, at jeg skal se dem i Morgen.

Diskobugten 14/7, 4 Eftm.

Kl. 2 Nat: Ankomst til Godhavn. Kl. 8: Landgang. Kl. 10½: Frokost ombord. Kl. 12 Middag: Afgang. Fin Sejladshertil, er snart i Jacobshavn. Megen Is. Noget træt. Ingen Søvn. Alt vel.

Strædet 15/7, 4½ Morgen.

Dette »Alt vel« blev skrevet for tidlig. Vi var ved at manøvrere ind gennem Mængder af Isskodser til Kolonien Jacobshavn, da Signalet S. O. S. lød gennem Luften og opfangedes af vor vagthavende Telegrafist. Signalet S. O. S., som ser saaledes ud: ... — — — ..., er det internationale Nødsignal, og naar dette opfanges, skal al anden Telegrafering standse. Signalet var givet af den svenske Damper »Bele«, der er lejet af den grønlandske Handel. Den afgik fra København samme Dag som Krigsskibene og medbragte 50 Passagerer samt Gods til flere af Kolonierne. Den var paa Vej til den nordligste Koloni Upernavik. Efter S. O. S. kommer Kaldesignalerne paa os, »Valkyrien«, »Fylla«, dernæst Signaler: grundstødt, Maskinen under Vand, ingen øjeblikkelig Livsfare. Senere: Vi synker. Dermed ophørte Signalerne, saa det formodes, Skibet er væk! Men hvor er alle Menneskene? Her menes, han er langt fra Bopladsen, og han har ikke kunnet høre, at vi svarede ham: Forstaaet. Saa de ved ikke, vi er paa Vej. — Ophold og Festligheder i Jacobshavn blev nemlig straks opgivet og Kursen sat nordefter. Det maa være sket ca. 200 Mil fra, hvor vi var. Ingen af de øvrige Skibe, som forøvrigt er bleven tilbage i Godthaab, har været i Stand til at høre »Bele«s Opkalden, da deres Stationer ligesom »Bele«s er for lille; kun fordi vi har en god og stor Modtagerstation, har vi været i Stand til at opfangе det. Hvis alt havde gaaet godt, vilde vi kunne have været paa Stedet en Gang i Løbet af i Dag; men i dette Øjeblik, 9 Timer efter, hvor vi alt har udløbet ca. den halve Distance, har Taagen lukket sig om os og for-



Den sejrende Konebaad.





Kongen hilser paa Grønlanderinderne, som er trukken i Festdragt.



Kongen aflægger Besøg paa den Ø, hvor Besætningen fra den sunkne, norske Dampner »Bele«, har bjerget Tøj og Gods i Land.

hindrer os i at sejle med al den Hastighed, som hvert Menneske her om Bord sikkert af Hjertet ønskede, vi kunde. Nys slog den vagthavende: Langsomt! til Maskinen, og ingen ved, naar man igen kan slippe denne Sømandenes værste Fjende. Det gælder om at være forsigtig; vi sejler langs Land og har Hundreder af Isfjelde omkring os. Jeg haaber det bedste, gaar til Køjs og lader Skæbner raade og ønsker, vi maa komme tidnok.

Baffinsbugten <sup>15/7</sup>, 7 1/2 Aft.

Taae og atter Taae. Is i store Mængder. Slap netop nu lige klar af et mægtigt Bjerg ved at bakke med fuld Kraft. Uhyggeligt og trist, og vi kan ikke komme »Bele« til Hjælp. Musikken spiller en Foxtrot.

Baffins Bugt <sup>17/7</sup> 21, 4 1/2 Eftm.

60 Timers tyk Taae og en Del Is at kæmpe med kan nok tage paa en Mands Humør. Naar dertil kommer, at vi i de sidste 36 Timer ikke har vidst, hvor vi befandt os, forstaaes vor Stemmning maaske bedre. Et Lyspunkt har vi dog haft; i Gaar Nat Kl. 12 kaldte pludselig »Bele« igen! Efter at have siddet i Land paa en Ø i 2 Døgn gik Besætningen om Bord igen, da det viste sig, at Skibet ikke gik ned. Nu vidste vi, hvor den stod; Stedet hedder Dark Head, men vi kunde desværre ikke komme til det af foran nævnte Grunde. For ca. 4 1/2

Burmeister & Wains Virksomhed. — Dieselmotorens fortsatte Sejrsang.

A/S Burmeister Wains Beretning og Regnskab for 1926 giver et interessant Billede af den store Virksomheds Arbejde og Produktion i Aarets Løb. Ganske vist viste der sig hen paa Sommeren en følelig Nedgang i Arbejdet, men Værftet har i det forløbne Aar afleveret 7 Dieselmotor-Nybygninger, deraf 4 til Norge, to til Australien og et til Danmark (»Nordpol«, 5886 Br.-Reg. Tons, til Dampskibsselskabet »Norden«). Desuden er leveret det flydende Marketenderi til Maskinfabriken paa Christianshavn. Af Skibs-Dieselmotorer er afleveret Hoved og Hjælpmotorer til Værftets egne Nybygninger paa tilsammen 17,970 IHK, og Maskinanlæg til 21 andre Skibe, hvilket giver en samlet Hestekraft for leverede Skibsmotorer af 96,330 IHK. (mod 89,910 IHK.) det foregaaende Aar. Af Land-Dieselmotorer er afleveret 10 Anlæg paa ialt 4350 EHK.

Time siden klarede det saa meget, at vi selv fik set, at vi ikke var uden nogle faa Skibslængder fra Land, men hvilket? Da jeg gik af Vagt, var man endnu ikke klar over det, men vi undgik da denne Gang samme Skæbne som »Bele«, idet vi hurtigst muligt stak udefter. — I Dag skulde vi have tiltraadt vor Hjemrejse, og meget skulde have været naaet i den Tid, vi har ligget her og drevet rundt!

Kl. 7 Eftm. samme Dag.

Klaringen holdt ikke længe, men vi fandt ud af, at vi var sydligere, end vi havde anet, styrede derfor nord-efter, indtil Taaen blev saa tyk og tæt, at vi ikke kunde længere, loddede og fik 20 Favne Fand, hvorfør vi ankrede, og nu venter vi atter i Haab om Bedring. Er næppe langt fra »Bele«s Strandingssted.

Baffins Bugten <sup>18/7</sup> 21, 4 Eftm.

Vi er paa Hjemrejsen! Kl. 6 i Morges lettede Taaen saa meget, at vi kunde orientere os; som tænkt var vi ikke langt fra »Bele«. Kl. 6 3/4 faldt vort Anker saa nær ham, som vi kunde gaa. Skibet er intet til mere. Tiden fra Strandingen, til vi ankom, er benyttet til at bjerge, hvad bjerges kunde. Folk og Varer er i Land, og der var bygget Bro og Telte. Vi tog 24 Mennesker om Bord, deraf 6 Damer, 7 Mand og en Dame blev kvar for at hjælpe til med Bjergningen sammen med Grønlandere

Af Beretningen fremgaar endvidere bl. a., at Garanti-Aaret for de store dobbeltvirkende Dieselmotorer for »Svensk-Amerika-Linien«s Pasagerliner »Gripsholm« er forløbet med saa godt Resultat, at Rederiet har givet B. & W. Ordre paa et større Maskineri af samme Slags. Tre Skibe fra udenlandske Værfter med dobbeltvirkende Motorer efter B. & W.s Licens er i Fart, ligeledes med fuldt tilfredsstillende Resultat, saaledes at denne Motors driftssikre Arbejdet i Praksis nu kan siges at være fastslaaet.

Værftet har i Aarets Løb udført Reparationer paa 165 indenlandske og 91 udenlandske Skibe (mod 169 og 62 i 1925), Flydedokken har været besøgt af 108 Skibe i 412 Dage (mod i 1925 92 Skibe; 305 Dage), Tørdokken har været benyttet af 29 Skibe i 132 Dage (mod i 1925 20 Skibe i 121 Dage) og Ophalerbeddingerne af 23 Skibe i 176 Dage (mod i 1925 24 Skibe i 163 Dage).



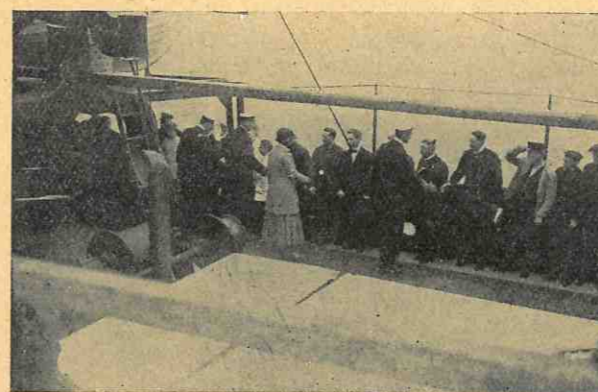
»Bele«s Baade ved Øen.



Grønlanderne paa Lossearbejde.

og Motorbaade, som efterhaanden var sejlet sammen paa Strandingsstedet. De, der maatte blive, er næppe saa glade som dem, vi tog med, men der staar jo meget paa Spil, da det gælder Vinterforsyningen til vor nordligste Koloni, Kl. 1 Middag forlod vi Skibet, men en halv Time senere mødte vi Knud Rasmussens Skib »Søkongen« paa Vej til Thule; han præjede os og bad, om vi vilde tage hans Hustru med. Hun skulde nemlig have været hjem med »Bela« fra Upernavik. Vi satte Baad ud og hentede hende og er altsaa paa Hjemvejen, idet

Resten af Turen er strøget. De høje Herskaber har faaet nok af Grønland! Vi har ogsaa været uheldige med Vejret siden vi forlod Reykjavik for 14 Dage siden. Afgangen fra Grønland var fastsat til i Gaar, den 17. Juli, men den skønne Umanakfjord og Indlandsisen faar saa ikke Æren af Besøget. Udsigterne ved Afgangen er lysere, end da vi forlod Island; men der kan jo møde os megen Modgang endnu. Dog, vi haaber det bedste og lader atter Skæbner raade. Hans Majestæt har, hører jeg af 2. Styrmand fra »Bele« beåret mit



Kongen og Dronningen tager Afsked med Besætningen paa »Island«.



Restaurationspersonalet.

14 danske Dampere sælges. — Det er Diskontobanken, som sælger ud. — Af de 14 Dampere er allerede 6 afhændet til Udlandet.

Det har vakt en ikke ringe Opmærksomhed i Skibsfartskredse, at de 3 Seiskaber, som Direktør T. C. Christensen leder, Rederierne Codan, Halla og Ontario, er begyndt at sælge løs af deres Skibe i den sidste Tid.

Saaledes er Dampere »Sallingsund« afhændet til Sverige, »Mette Jensen« er ligeledes solgt, og de nærmeste Dage vil sikkert bringe endnu en Række Salg.

Hensigten er denne, at Laane- og Diskontobanken, som staar bag de 3 Rederier, vil afhænde hele Flaaden, der repræsenterer 14 Dampere paa tilsammen 27,968 Ton Brutto.

Det er ingen Hemmelighed, at den likviderende Bank har lidt store Tab som Reder, ikke under den nuværende Ledelse, men tidligere, og disse Tab vil man nu have

gjort op, saa dette Forhold ikke stiller sig hindrende i Vejen for en Afslutning af Likvidationen i nogenlunde nær Fremtid.

Ikke færre end 6 Skibe er allerede solgt, og alle til Udlandet. Det drejer sig om følgende Dampere:

»Birthe Jensen«, »Ellen Jensen«, »Anna Jensen«, »Ontario«, »Mette Jensen« og »Sallingsund«. De 5 første af dem tilhørte oprindeligt Albert Jensen, men for et Par Aar siden fratog Banken ham dem alle paa én Gang og overdrog dem til T. C. Christensen. »Sallingsund« hed tidligere »Danery« og ejedes da af det ophævede Selskab Dana, Suenson og Jespersens Rederi.

Banken har nu tilbage 8 Dampere, »Agerlund«, »Brosund«, »Grønsund«, »Hovsund«, »Danemark«, »Alssund«, »Oddersund« og »Vilsund«. De 3 første er paa ca. 3000 Ton Brutto, de øvrige noget mindre, ca. 1600 Ton i Gennemsnit.



Kammer med sin Nærværelse, medens jeg var paa Vagt. Sidstnævnte opholdt sig nemlig her, og Kongen satte sig herinde og snakkede med ham. Godt her var pænt i Stand og Pi'erne paa deres Plads! Styrer nu først efter Godthaab, hvor vi atter skal træffe »Fylla«, som skal eskortere os til Færøerne.

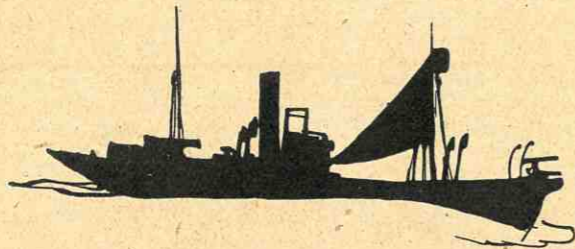
Strædet <sup>21/7</sup>, 4½ Morgen.

I Gaar Formiddag naaede vi trods Taage ned udenfor Godthaab, hvor vi afventede »Fylla«, der kom ud derfra, ledsaget af 2 Motorbaade. Fortsatte straks med ham i Kølvanet, men det gaar kun smaat sydefter. Taagen følger os stadig. I Dag er det 16 Dage siden, vi forlod Havnefjord, og deraf har vi haft 11 med Taage og Regntykning — vistnok Rekord i den Retning, men derfor er Grønlandsturen ogsaa tildels mislykket. Men alt imens er Humøret godt hos Underofficererne, Musikerne og Pressefolk samt Filmsfotograferne, hvilket vil fremgaa af et Digt, lavet i løftet Stemning og deklameret i samme, saa de selv fik Vand i Øjnene af Rørelse derover. Digtet er tilegnet mig og lyder:

Vi sad i Messen hver Aftenstund,  
der var Liv og Sjusser paa Bordet,  
For og Agter laa Taagen tæt,  
hvem tænkte paa Manden ved Roret?  
Han stirrer mod Taagen, saa Øjnene svi'er,  
med Haanden fast om Telegrafens!  
Den næste Dag staar vi friske op  
og ryster os godt efter Fjasen!  
Lad Fjasen stoppe blot et Sekund,  
Lad ingen forstyrre Roen.  
Tænk Jer om og send et Tak  
til ham, til Manden paa Broen!

Ved Kap Farvel <sup>22/7</sup>, 4½ Morgen.

Ja, farvel, Grønland, Taage og Is!! I var ikke meget gæstfri denne Gang. Vi ser ikke Landet; men Storisen, der mødte os for 14 Dage siden noget længere oppe i Strædet, følger os ud igen, men i spredt Uorden. Troede, vi var færdige, men Kl. 3 fik jeg Øje paa den i en Klar-ring, styrer nu sydligere, men ved 8-Tiden i Formiddag maa den være forbi, og saa sætter vi Kurs mod Færøerne. Vejret er stille og diset. Løber ikke med fuld Fart, da »Fylla« ellers bliver kort for Kul. Har spurgte Reykjavik, om der er nogen Bestemmelse med os og venter nu i Spænding paa Svar!



Atlantehavet <sup>20/7</sup>.

Spændingen forbi! Tilbage til den nøgne Virkelighed: til Leith efter Kul; Afgang København <sup>19/8</sup> igen. Saaledes lød Ordren fra Forenede pr. Traadløs i Gaar Eftm.; men imens ligger vi nu her og vælter i en N. Ø. Storm, saa det næsten er umuligt at skrive. Vandet vælter over Kongeskibet, der snart skal være Kultramp, og »Fylla« telegraferer: I ligner en Gyngest, der er løbst! Men han faar nok et Fotografi af sig selv at se; han ligner en vraltende Snurretop, og der fortælles, at »Socialdemokraten« brækkede sig over »Politikken«; der tørrer det af i »Berlingske Tidende« og pakker det hele ind i »Aarhus Amtstidende«! Ja, stakkels Journalister! Jeg haaber, de skriver pænt om os ulykkelige Søfolk! Men vi er allerede 24 Timer forsinket.

Nordsøen <sup>28/7</sup>, 4 Eftm.

Saa vajer Kongeflaget ikke mere over S/S »Island« og kommer næppe til det mere. I Gaar Kl. 1½ Eftm. løb vi ind til Vestmannøerne, passerede forbi Stævnen af »Heimdal« og »Valkyrien«, der afgav den traditionelle Kongesalut, medens Basserne raabte Hurra og H. M. Kongen gjorde Honnør fra vor Kommandobro. Kl. 2 samledes alle Officererne og Restaurationspersonalet i Salonen, hvor Kongen holdt en lille Tale og takkede paa Dronningens og egne Vegne hver især for, at alt var gaaet godt, samt overrakte persolig hver især en Erindringsgave om Turen. Captén fik Kongens Billede i Sølvramme. 1 Mester Ridderkorset, Hovmesteren Dannebrogsmænd, 1., 2. og 3. Styrmand, 2. og 3. Mester, Overtelgrafisten hver en Slipsnaal med Kongens Navnetræk og Guldkrone. Kokken Erindringsmedaille i Guld; Tjenerne samme i Sølv; Jomfruerne Broscher.

Endvidere er der givet Pengegaver, men til hvem vides ikke endnu. Kl. 2½ gik de fra Borde, hilst med 3 taktfaste Hurra fra vor samlede Besætning og de skibbrudne Svenskere, ialt ca. 80 Mennesker. Resten af Dagen gik med at losse Bagage og fejre den lykkelig overstaede Tur, og mange Glas Portvin, Madeira og Champagne blev kvalt.

Kl. 6 Eftm. forlod vi atter Vestmannhavn for at anløbe Leith efter sorte Diamanter, en begivenhedsrig Tur er afsluttet, tilbage bliver Minderne!

De, som her er nedskrevet og de private, der gemmes for profane Blikke!

Enhver har gjort sin Pligt; mere kan næppe forlanges nu til Dags.

Og hermed være Beretningen om Kongefærden til Grønland 1921 afsluttet.

Poul Jørgensen.

## GEDSER REVSHAVN

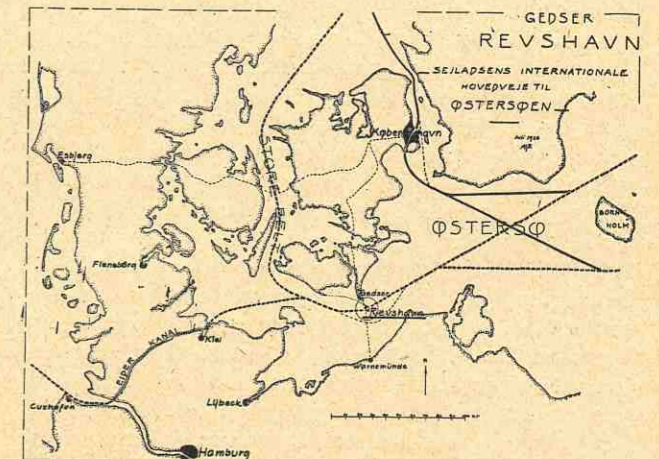
FRA BYPLANSTUEN AF ARKITEKT RAVAD

Den nuværende Havn ved Gedser — Danmarks sydligste Havneplads — ligger noget fjernere fra de egentlige Besejlingslinier i den Del af Østersøen; har for ringe Dybde og mangler de praktiske Betingelser for Udvikling som Trafikhavn for den moderne Søfærd; navnlig for denne Færdsels Hovedruter ad Storebelt og Ejderkanalen med Tidens økonomiske Storskibe. Men til Trods herfor maa Pladsen for en tidssvarende Dybvands Havn dog søges i Gedser-Havnens umiddelbare Nærhed.

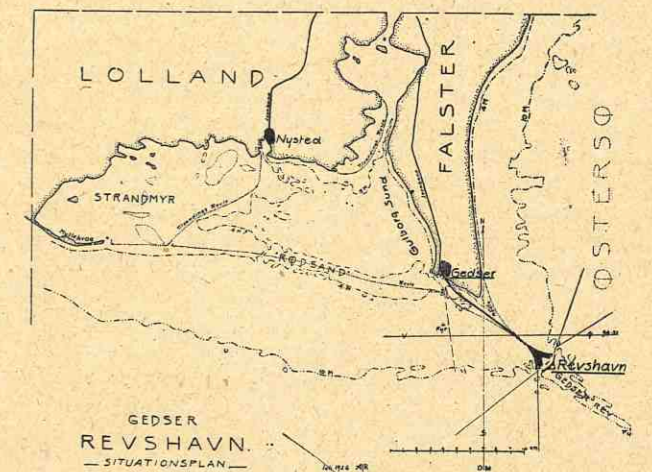
Vi har forlængst, med Hensyn til vor nationale Søfart-Strategi eller Marinepolitik, indset som en Kendsgerning, at den ældste og mest direkte Vej til Østersøen gennem Øresundet ikke har kunnet følge med i Udviklingen af Søfart og Skibsbygning ved at tilfredsstille disses stærkt voksende Krav til Dybde i Sejløbet; og vi har set Storskibet af vor Tid henvist til Ruten gennem Storebælt. Men hertil er yderligere kommet Virkningerne af Sejladsen gennem den tredje Ejderkanals 12 Meter dybe Løb, som nu danner en Hovedadgang til Østersøen og gør det muligt at ignorere Øresundets Indsejlingsfordele.

Vort geografiske Tilknytningspunkt til Østersøejladsen er derved flyttet til Gedsereggen, eller om man vil, dels saaledes, at de mindre Skibe passerer København og de større Gedser. Og selv om det lykkes — hvad vi haaber og ønsker — for København at tilvejebringe et Gennemløb af tidssvarende Dybde, saa bringer dette alligevel ikke Hovedstadens Havn i direkte Forbindelse med de nævnte andre Veje, navnlig ikke med Kanalrutens Sejlads. Vi maa derfor, sideordnet med Københavns Bestræbelser, danne os en tidssvarende Dybvandshavn ved Gedser, hvis vi vil bevare vor historiske Stilling som Leder af Østersøtrafiken. Bestræbelser har i det sidste Aarhundrede, eller længere, været udfoldet for at øge og neutralisere Østersøadgangene; af Sverrig ved Anlæg af Göta Kanalen og af os selv ved først at søge Lillebeltstrafiken udviklet ved Anlæg af Fredericia og senere ved Bygning af den første Ejderkanal. Men Tiderne har ændret Bestræbelsernes Retning, navnlig ved Dampkraftens Indførelse og den deraf følgende Udvikling af Skibsbygningen; og alle Østersøens Havne stræber nu efter bedste Evne at følge med i denne. Den Retning vi fulgte ved Anlæg af Esbjerghavnen, maa vi følge en Gang til, ved Anlæg af en Gedserhavn af tidssvarende Form og Leje. Dette er et Krav, som ikke bør overses eller afvises.

Men de hydrografiske Forhold ved Gedser er saaledes, at denne Havn ikke kan gives en tidssvarende Udvikling, fordi den ligger i en Afkrog dannet af Gedser Rev, der strækker sig 18 km ud fra Gedser Odde mod Østersøens Midte paa det Sted. Vi maa vælge det Punkt paa Revets Midte, hvor 10 Meters Dybde-curverne fra



Lollands og Falsters Kyster støder til. Her maa Revet gennemskæres og Snittet tildannes som Havn. Derved retter vi Besejlingslinjen for de Skibe, som søger Havnen og vi finder en Plads, hvor Udgravning og Opfyldning vil balancere. Fra Byplanlægningens tekniske Standpunkt bør en Dybvandshavn paa dette Sted helst formes som et Anneks til Gedser By, saaledes at det nydannede Anlæg begrænses til det strængt nødvendige for Havnens Drift og Trivsel, medens Fremtidens Befolkningstilvækst henvises til Gedser, med hvilken bekvem Forbindelse maa holdes. Der maa ved Revshavnen være Plads til en vis Befolkning: Arbejdere, Handels- og Kontorfolk med tidssvarende Lempelser af praktisk og hygiejnisk Natur. Naar da den senere Tilvækst kommer paa Gedser, vil Omkostningerne ved Anlægget blive overskuelige og beregnelige og derfor afvejelige mod Hensynet til den Nytte og Præstige, en Havn





af denne Karakter og paa dette Sted, maa bringe vor maritime Stilling.

Men der er imidlertid andre Spørgsmaal af national Betydning, som naturligt knytter sig til det foreslaaede Anlæg og vil modtage et Skub fremad samtidigt. Og det er da navnlig Spørgsmaalet om Fastsættelse af visse Retningslinjer for en fremtidig Beskyttelsespolitik for vore Strande og vore dybere Strømlejer i Søen, som omgiver os. Store Arealer af Vadevande, delvis tørre ved Lavvande kan ændres til produktivt Land og Eggen om Gedser danner et ypperligt Eksempel i den Retning.

For at danne sig en Mening om Gedser Revets Udstrækning og Betydning, maa man begynde ved Hyllekrog paa Lollands Sydkyst og følge det over »Rødsand« forbi Gedser til Revets Ende ved Fyrskibet. (Vi husker dettes Oprindelse for et halvt hundrede Aar siden); og vi ser da at det danner en svagt buet Linje af over 40 Kilometers Længde. Og at den Del, som benævnes Gedser-Rev, strækker sig som en Dæmning, farlig for Sejladsen til Midten af Østersøens Bredde paa det Sted. Rødsandenden danner et Undervandslukke for den store Bugt mellem Lolland og Falster ved Indløbet til Guldborgsund. Denne Bugts vestlige Part, som omfatter omtrent 100 Kvadratkilometer og paa vedføjede Situationsplan er benævnet »Strandmyr« er vistnok for visse Deles Vedkommende tørt ved Lavvande og maa kunne gøres frugtbringende ved Anlæg af Tækkerørs og Tangbede, Fiskeavlsstationer o. l., og vil, om den aflukkes ved en Tilsandingsrevle, være istand til at forhindre Lavvands Udvaskningen af de faste bestanddele, som Vind og Højvande har aflejret, kunne danne et Muldrag tjenligt for videregaaende Kultur.

Man vil, om dette Landvindingssystem ad Naturens Vej gennemføres, paa praktisk Maade have Haab om, at skabe en ny Vej for en øget Befolkningsunderhold, paa lettere og sikrere Maade end ved Inddæmninger. Man vil spare Udgifterne til pumpestationer, vandløbs-sikringer og Ovenvandsdæmninger. Tilsandingsstystemet er Naturens sikre men langsomme Vej og Formaalet ved Fremhjælpning af dette er et dobbelt, nemlig foruden Landvindingen, det, at holde Søens Strømlejer rene og mindre udsatte for Tilsanding. Thi de Masser af Flotsam, af Plante- og Dyrelevninger, af Sand,

#### SEKS TORPEDOJAGERE TIL CHILE.

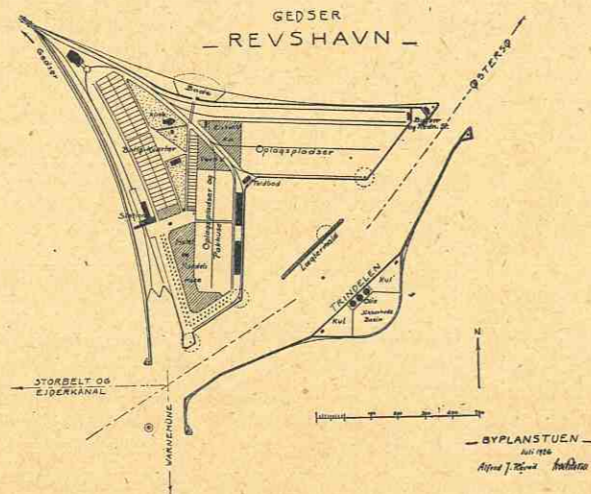
Det chilianske Marineraad har godkendt Planer og Specifikation udført af det bekendte engelske Firma John I. Thornycroft & Co., A/S, Southampton, hvilke gaar ud paa, at bygge 6 store Torpedojagere.

To af Firmaets Repræsentanter, der har opholdt sig i Chile i nogen Tid, har givet os nogle Oplysninger angaaende disse Skibe, som er af den aller nyeste og mest moderne Type. Deres Tonnage er 1320 Tons. Længde 280 Fod og præsterer en Hastighed af 35 Knob i Timen.

Ovennævnte Ordre er den største, der nogensinde er indsendt fra en af de sydamerikanske Stater.

Marinemyndighederne har til Hensigt senere at bestille flere Skibe i England, idet de har i Sinde at modernisere den chilianske Flaade.

Woolston Værftets øverste Direktør, Mr. T. Donald-



Skaller og Sten, som Højvandet regelmæssigt bringer til at strande, men som ved skiftende Vinde igen flyttes, ender for en Del der, hvor de vil gøre den største Skade, nemlig i Strømlejerne, hvis Dybder i vore Farvande kun er altfor begrænsede. Revlebygningen er omhandlet i et lille Skrift: Muldtid og Deltadannelse« (G. E. C. Gads Forlag, 1926).

At styrke og udvikle den naturlige Revledannelse maa, som nævnt, betragtes som af større national Betydning, idet vore Strande som oftest bestaar af udstrakte Landarealer dækkede af 1 til 2 Meter Vand, eller mindre endnu. Det bør derfor være Nationalpolitik for os, i Forstaaelse af vor Beliggenhed og Karakter som Østersøens Delta, at fastholde og værdsætte de Gaver Strømmen bringer os ad de tusinde Veje fra Søens Vandkæl. Et Arbejde som den her foreslaaede Gedser Revshavn, vil kunne føre os ind i denne Politik og berige os med de til dens Udvidelse og Gennemførelse nødvendige Erfaringer. Det er vor hele nationale Stilling, vor Søfart og Handel, vor Landvinding og Opdyrkningssag det drejer sig om. — Det er Hedesagen under ny og mere udstrakte Former og det er Grundvolden for en øget Befolknings Trivsel og Velfærd, som tilstræbes fremmet ved det her omhandlede Forslag. Tiltalende vilde det sikkert ogsaa være for de nationale Følelser, om Danmarks Sydspids kunde opnaa en ligesaa udpræget Popularitet som Nordspidsen Skagen.

sen, udtaler sig til en Journalist ved »Daily Mail«, saaledes:

»I en Meddelelse fra Valparaiso, der ankom for kort Tid siden, fik vi at vide, at vi har faaet Ordren, hvilken kommer yderst belejligt, eftersom vi for saa vidt er færdig med vort Nybygnings Program.

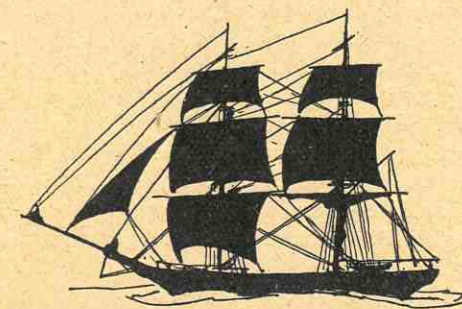
Det vil naturligvis være af stor Betydning for os at faa dette Stykke Arbejde, der muligvis vil gøre det nødvendigt for os at aabne vort nordlige Værft, som ikke har været i Brug siden Begyndelsen af den daarligere Periode, som fulgte efter Krigens Højkonjunktur. For at kunne effektivere denne store Leverance, vil det vise sig nødvendigt at antage ca. 2000 Ekstra-Arbejdere.«

A/S John I. Thornycroft & Co. indsendte deres Tilbud i Konkurrence med ca. 20 andre Firmaer i forskellige Lande saavel i Europa som i Amerika.

## EN GAMMEL INSTRUX

FOR

HERR CAPTAIN C. O. V. LØFGREN  
FØRENDE BRIGGEN „ELEONORE SOPHIE“ FOR EN  
REJSE TIL KYSTEN AF AFRICA EFTER EN LADNING  
GUANO



Aarhuus, den 24. Marts 1845.

1) Saa hurtig som Elben er fri for Iis, saaledes at De kan komme ud, da afsejler De fra Altona med Skib og sammes Besætning, der skal bestaa af 14 Mand incl. Dem selv, direkte til Capstadt paa Cap der guten Hoffnung, udlosser Deres dertil destinerede Ladning og indcasserer Fragten.

De søger i Capstadt alle mulige Oplysninger om Guano eller Guona Øerne, faar hos Toldembedsmændene dersteds en Plan over Saldanha Bugten samt Hodges Bugt og Øen Malagas Beliggenhed, faar en Prøve af Guanoen derfra, nemlig den Gouverneuren ab nævnte Plads sælger mod 1 £ pr. Ton, og lægger Mærke til, om mange Skibe benytter denne Maade at erholde Guano paa, og om mange Skibe der ere under Ladning. Dette blot for paakommende Tilfælde, som jeg heri senere nævner.

De kan ikke fæste Liid til alt, hvad der paa Cap fortælles Dem, og De maa erindre Dem, at man der ere interesserede i Guano Export, ikke alene Regjeringen men ogsaa Private.

2) Hvad man endog i Capstadt vil fortælle Dem, saa har De fra denne Plads at afgaa til en eller anden af efternævnte Øer og at undersøge disse for at finde en god og ægte Guano, der kan sammenlignes med de Dem leverede 3 Stk. Prøver.

De afsejler nemlig fra Capstadt til følgende Øer og i følgende Orden:

- til Whale Bay, 27° 23' Sydlig Bredde.
- til Possession Øen, 26° 57' S. Br. og 15° 08' Øst. L.
- til Penguin Øerne (2de) Øst til Nord, 2 engl. Mil fra Angra Point, og en Mil fra Fastlandet.
- til Ichaboe, 26° 24' S. Br. og 14° 47' Øst. L.
- til Mercury Øen, 25° 42' S. Br. og 14° 58' Øst. L.

Ogsaa paa Øen Hollam's Bird, 24° 38' n. Br. og 14° 22' Østl. L., samt paa Lotham's Øen, 6° 54' 02" øst. L. og 40° 0' Længde, er der Guano, ja paa sidste Ø, Lotham, og et meget betydeligt Forraad.

Paa hvilkensomhelst af disse Øer, der alle ere ved Africas Kyst (Vestkyst), hvor De ved Undersøgelse finder et tilstrækkeligt Forraad af ægte Guano, der stopper De og indtager en *complet Ladning* af samme og afgaar dermed *directe til Aarhuus*.

De førnævnte Øer ere alle omstændelig beskrevne i Nautical Magazine, som De har, og paa disse Øer høster Guano Intet, uden Ulejligheden at tage samme.

Det er mig naturligvis ligemeget, om De paa Vejen hører eller træffer paa en anden Ø og der laar, naar der ikke skal betales derfor og De kuns hidbringer en

Ladning ægte Guano, lignende med de Dem givne Prøver.

3) Med en *complet Ladning* forstaaer jeg Alt hvad Skibet af Guano kan bære, eller rumme, godt sammenstuvet.

Efter al Rimelighed vil De erholde Guano paa en af de forannævnte Øer, og især mener jeg, det tør anses som vist, om ikke før, saa naar De kommer til *Penguin Øerne*; men da man altid ikke alene maa haabe det bedste Udfald, men tillige bør være forberedt paa det værste, saa:

4) For det Tilfælde De ej erholder Guano paa ovennævnte Vej og Maade, da maa De gaa tilbage igen, og paa Cap indløse et Bevis for, at De har *Tilladelse til at lade* paa Øen Malaga i Saldanha Bugten og betales nemlig med £ 1 pr. Ton, og for endog at være forberedt paa et saadant Tilfælde er Herr J. C. Donner i Altona saa god, efter min Anmodning, at meddele Dem et *Accreditiv* til et Firma i Capstadt, for hvilket De da kan erholde den fornødne Sum til nævnte Bevis.

Jeg behøver næppe at bemærke Dem, at det jo vilde blive en betydelig og meget ubehagelig Udgift, om De saaledes skulde se Dem nødsaget at betale Guanoen, og jeg holder mig forvisset, at det i al Fald blev uden Deres Skyld.

Dernæst vil jeg ikke undlade, ihvorvel jeg anser det overflødig, og som et Tilfælde De efter det foranførte ikke vil komme i, at gøre Dem den Bemærkning, at:

5) For det Tilfælde De hverken paa de nævnte Øer eller andre Øer, som De paa den beskrevne Tour kommer i Nærheden af og finder Anledning til undersøge, ingen Guano maatte kunne erholde uden Betaling, ej heller ved Saldanha Bugten etc. mod at betale, og Guano Expeditionen saaledes aldeles mislykkes, da afgaar De uopholdelig til en Plads paa Syd Americas Østkyst, og dersom De ellers ikke har Lejlighed til i Forvejen at erfare noget paalideligt i Henseende til Fragterne, hvor disse staaar bedst, som De vist næppe vil have, saa afgaar De til *Rio Janeiro*; Fragterne fra Brasilien kan nu ventes højere som Følge af en Forandring i England af Sukkertolden, og De tager da den mest muligst fordelagtige Fragt til en europæisk Havn.

6) Skib, Inventarie og Proviant etc. er assureret, og skulde Uheld møde, som Gud forbyde, da maa De gaa lovformeligt tilværks. I Havari-Tilfælde faar man efter de nærværende Assurancelove kuns Lidet eller saa godt som Intet godtgjort, naar Skibet ikke har stødt, eller man ikke har seet sig nødsaget til at lappe.

Herr J. C. Donner vil paa Deres Anfordring meddele Dem en Copie af Ass. Policen.



7) I alle uforudseelige paa Rejsen mødende Tilfælde maa jeg naturligtvis overlade til Dem at handle efter bedste Conduitte i min og Skibets Interesse.

8) Jeg anbefaler Dem at gøre al mulig Fortgang paa Rejsen, og jeg beder Dem at tilskrive mig saa ofte De finder Lejlighed at hjemsende Breve. Fra Guano Øerne muligvis pr. andre derværende sejlfærdige Skibe og i Deres Breve omstændelig meddele mig Alt, hvad De ved, der kan interessere mig.

9) Collegiets Brev samt Nautical Magazine maa følge Skibet, og De maa for Alt ikke glemme disse i Altona.

Skulde De, mod Forventning, blive nødsaget til at betale Guanoen, om De Intet maatte erholde paa de af mig opgivne Øer, men skulde tilbage til Saldanha Bugt og betale £ 1 pr. Ton og saaledes benytte Accredivet fra Herr J. C. Donner, da skal jeg endnu selv i dette ubehagelige Tilfælde ved Deres Ankomst hertil med en complet Ladning Guano af ægte Quallitet, give Dem dels som Gratificale og dels som Æquivalent for Deres An-

del af Kahyts og Passageerfragterne paa sædvanlige Rejser, en Sum af 700,00, siger *Syv Hundrede Rigsbanksdaler Sedler* eller Sølv, men bringer De mig her til Aarhuus en *complet Ladning ægte Guano* (Fuglemøg) uden at have maattet betale samme, og uden at have benyttet Accredivet, da faar De 300 Rigsbanksdaler mere end ovennævnte Sum, eller da ialt i Sedler eller Sølv *Eet Tusinde Rigsbanksdaler*, foruden Deres maanedlige Gage, nemlig betræffende vores Arrangement med Provianten etc. etc.

Jeg ønsker Dem, Skib og Besætning al mulig Held og Lykke paa Rejsen!!!

At jeg har modtaget en ligelydende Genpart, tilstaa:

sign. C. O. W. Løfgren.

Venskabeligst

sign. Chr. Christensen.

## Southampton Road Nr. 112

eller

### Hvordan Victor Ewans vandt sin Hustru.

Engelsk Novelle af BILL CLARK.

Sluttet.

Med en Følelse af Angst begyndte »Tynde Curling« at svælge og foretage synkende Bevægelser med Struben og Tungen for at undgaa at nyse. Hvis han virkelig kom til at nyse, var han sikker paa at blive opdaget, og Opdagelse vilde være værst af alt. Denne Mand med den hæse Stemme, og hvis Ansigt han endnu ikke havde set, gjorde Indtryk af at være den Slags, der ikke viser Medlidenhed, hvor meget man saa end tigger og beder!

»Tynde Curling« kunde ikke lide denne mærkelige Fyr. Der var ogsaa noget i denne støjende Stemme, som syntes ham bekendt. Det mindede ham om et eller andet skrækkeligt og kvalfuldt, en eller anden Ekspedition, men hvorfra, men hvorfra? Aah! Nu havde han det! Det mindede ham om en høj, kraftig Mand med et grinende Fjæs og med en stor Havanna Cigar mellem Tænderne, en Mand der stod og fingerede med Bundter af Dokumenter og Sedler, som han tog ud fra et Jernpengeskab, og hvor han selv »Tynde Curling« havde været med til at hjælpe med det haarde Arbejde, en Nat, en ubestemt mørk Nat for længe siden! Det var en uhyggelig og nerveoprivende Erindring og meget utydelig, men nederdrægtig paagaende.

»Tynde Curling« følte Knæene skælve under sig saa hæftigt, at han var nødt til at lægge Hænderne imellem for at skjule Lyden.

Den Onde skulde lyne i, at han netop skulde blive mindet om den Episode, som han saa ofte tænkte paa og som saa ofte forurologede ham, mærkelig nok! Efterhaanden voksede Billedet i hans Bevidsthed med mere og mere Klarhed, som om den standsede Nysen havde klaret Begreberne. »Men det skulde da vel for S.... ikke være ham »Rotten«, »Dræberen«, ham, der aldrig gav op, naar han havde sat sig en Ting for! Han saa

ham endnu for sig staa dér grinende med et triumferende Smil bag den tykke Cigar, medens hans store Fingre grabbede med febrilsk men kritisk Kyndighed hen over Papirerne dér i det tomme Kontor og bag de mørke Gardiner.

»Fordømt Sludder,« tænkte »Tynde Curling,« det kan sgu ikke være ham! Han ønskede mere end nogensinde at være klar af dette Morads, hvor han havde været saa letsindig at dykke ned og nu var blevet hængende til Halsen.

»Bravo! glimrende,« udrød Bradney, da Gloria var færdig med Sangen.

»Tra tra la la tra la la bang!«

Han slog Takt med Foden imedens han dirigerede med Armene.

»Naa, Ewans! Hvad bliver det saa til? Tager De med mig ud, eller bliver De lidt her endnu hos Gloria. Jeg vil vædde paa, at hun hellere vil have, De bliver!«

»Pas endelig paa dig selv!« hviskede en Stemme inde i Ewans, »han leger med dig, som en Rotte med en Mus.«

Saa fortsatte han:

»Jeg synes, det er blevet sent, jeg foretrækker at gaa nu.« Han rejste sig, og Bradney fulgte Eksempel tilsyneladende skuffet over, at hans Plan var mislykkedes.

Øjensynlig ønskede han kun at have et Vaaben, hvormed han kunde pine og tortere Gloria efter sit Godt-befindende.

Han havde forlængere siden opgivet at faa hende til at give efter eller interessere sig for hans omhyggelige skjulte Foretagender. Derfor var han skuffet og nød nu den Pinsel, det forvolte hende at lide i det skjulte, men hans Grusomhed var tydelig afspejlet i hans Ansigt.

»Ja, ja, som I vill!«, svarede han og stampede i Gulvet, hvorved en ny Sky af Støv rejste sig og pirrede »Tynde Curling«s Næse-Regioner. Og denne Gang var han ikke hurtig nok, det var ham umuligt at forhindre et mægtigt Nys. Og efter det fulgte et endnu kraftigere og højt Nys.

»Hvad Fanden var det!« udrød Bradney og stirrede vildt omkring sig.

»Jeg tror, det var bag ved Gardinet dér,« svarede Ewans, som saa Støvsyken slaa fremefter igen.

Bradney sprang som en Tiger henmod det dækkede Vindu, han slog Gardinet til Side, men standsede pludselig med en hæse Latter.

Der stod »Tynde Curling« og truede med sin billige Revolver, medens han hvædede: »Hvis De saa meget som rør mig — — —«

Bradney løftede Armene automatisk med et Sæt og veg nogle Skridt tilbage, medens »Tynde Curling« opmuntret af Situationen og med desperat Mod avancerede fremad.

»Enhver, der rører sig, er dødsens!« fortsatte »Tynde Curling« og pegede paa Bradney med Pistolen, der direrede i hans Hænder.

Et Glimt af Loftsbelysningen faldt med klart Skær hen over Bradney's Ansigt. Dette havde en forunderlig Virkning paa »Tynde Curling«.

»Herre Jemini! Nu har jeg den Onde!« hvædede »Tynde Curling«, »det er jo »Rotten«, jeg vil lade mig radbrække, »Rotten« selv!«

De to ufrivillige Tilskuere saa Bradney's Ansigt fordreje sig til et djævelsk Smil og saa — og læste en Indrømmelse deri.

»Naa saadan!« hviskede »Tynde Curling«. Han bevægede sig med listende Trin over mod Døren og lod Revolveren pege skiftevis fra den ene til den anden.

»Hvis du har dit Liv kært, »Rotte!« Saa vover du ikke paa at stoppe mig! Ha! Du Kvindemorder!«

»Tynde Curling« spyttede foragteligt efter Bradney, og dennes Ansigt fortrak sig i en endnu uhyggeligere Grimace, medens han lynsnart greb efter Vaabenet.

En kort Kamp paafulgte, og Bradney havde Vaabenet i sine Hænder.

Lammet af Skræk kastede »Tynde Curling« sig ind paa ham, og Bradney langede ham et frygteligt Stød midt i hans gustne, skindmagre Ansigt. Et Øjeblik saa det ud, som om han angrede dybt, for i næste Øjeblik greb han den anden i sine Arme. »Tynde Curling« faldt om, og Bradney tømte, som et Lyn, Revolveren flere Gange i hans Bryst.

#### Flydedokken i Kolding Havn.

Ved et enestaaende Initiativ af afdøde Skibsmægler *Damkier Petersen* i Kolding, er det lykkedes Kolding Havn at erhverve sig en Flydedok paa gode og prisbillige Vilkaar ved at overtage den fra Svendborg Skibsværft som likviderede i 1925. Der er kun Grund til at lykønske Kolding til Erhvervelsen af denne Flydedok. Prisen andrager 62,500 Kroner. Dokken har 600 Tons Løfteevne og den er bygget 1904 paa Howalths Werke i Kiel. Længde 125 engl. Fod, Bredde 41', Største Dyb-

»Saa stop dog Mand! Hold op! Det er Mord! Oplagt Mord dette her!« raabte Ewans, og sprang ind paa Bradney, der som Svar affyrede endnu et Skud mod Skikkelsen, der laa og krypede sig paa Gulvet.

»Skrub af!« hvædede Bradney, »De og Deres Elskerinde. Gaa til Side! Den Døde siger ikke noget, vel? Den Døde røber intet.«

Ewans havde grebet om hans Haandled, og med et Krafttag tvang han Bradney til at løsne sit Greb i Pistolen. Den faldt paa Gulvet og eksploderede endnu engang.

»Saa slip dog for Satan! Slip for Hetvede!« skreg Bradney, idet han hævdede sin ene Haand til Slag mod Ewans Ansigt. »Slip mig saa!«

Pludselig faldt han sammen som en tømt Ballon, som slæbes henad Jorden, og faldt om uden at gøre Forsøg paa at gribe efter Ewans Arme.

De forskrækkede Tjenestefolk stod forstenet i Døren til Korridoren, og Gloria, som først nu, midt i denne Tragedie fik samlet Resterne af sine Tanker sammen, sprang til Telefonen for at skaffe Læge og Politi.

Inde i Salonen saa hun, da hun kom tilbage, Ewans ligge paa Knæ med Bradney's lallende Hoved i sine Arme. Lidt efter vendte Ewans sit blege Ansigt op mod Gloria og sagde: »Se her! Jeg har undersøgt ham, han er ikke saaret, han er død!«

— — —

Det var det samme Resultat, Doktoren kom til, da han hæslæsende endelig var ankommet og havde endt sine Undersøgelser vedrørende Bradney's standsede Hjerter.

Opdageren, som stod hos tilligemed Politiet, havde travlt med at skrive sin udførlige Rapport. Nu bøjede han sig ned over den udstrakte Bradney. Som denne laa dér, kunde man ikke undgaa at bemærke den stærkt haarede Arm, som stak frem fra det ene Ærme.

Opdagerens Øjne lyste, han løftede Armen i sin Haand og skubbede Ærmet til Side, hvorefter han glattede Haarene væk, og et stort tatoveret Mærke blev synligt.

»Ja«, sagde han, »dér har vi Opklaringen. Det Mærke kender vi, han er en gammel Bekendt af os.«

Men Ewans hørte intet. Han læste i Gloria Bradney's slørede Blik et Ønske og Løfte, saa himmelsk og tillidsfuldt, at hele Verden maatte smile og alle Sorger glemmes.

Ude i Manoli paa Sydhavsøerne, haabede han, vilde det nok lykkes ham at lære hende at glemme!

de 12. Kolding Havn har hidtil savnet ethvert Hjælpe-middel i Retning af Dok og Ophalerbedding.

Dette Køb har foranlediget driftige og fremsynede Folk til at udnytte de Konjunkturer, som Dokerhvervelsen foranlediger til ved Leje af Arealer, der støder op til Flydedokkens Plads i Havnen, hvor det er Tanken at etablere et Etablissement, der kan paatage sig Skibsreparationer og lign. af saavel Træskibe som Staal-skibe. Initiativet hertil er taget af d'Herrer Skibsbygmester Krag Christensen og Smede i Maskinfirmaet Jensen & Larsen i Kolding.



# FORENEDE'S NYE MOTORSKIB TIL ISLANDSFARTEN „DRONNING ALEXANDRINE“S SØSÆTNING

FRA HELSINGØR SKIBSVÆRFT 9. APRIL 1927

LAUNCHING THE UNITED STEAMSHIP CO.'S NEW MOTORLINER (QUEEN ALEXANDRINE) IN THE PRESENCE OF THEIR MAJESTIES THE KING AND THE QUEEN.



Under en straalende Foraarssol og et festligt Opbud af betydende danske Skibsfarts- og Handelsfolk med Deres Majestæter Kongen og Dronningen i Spidsen kunde Direktør A. O. Andersen den 9. April lade Selskabets nye Islandsskib løbe af Stabelen i Helsingør.

At det ikke var en ringe Begivenhed, saas allerede paa Københavns Banegaard, hvor Morgentoget til Helsingør var stuvende fuldt af nysgerrige og interesserede Københavnerne; men ogsaa Helsingør havde en festlig Dag med mange Flag og Tusinder af Tilskuere paa Benene, ja selv Hornbæktoget, som netop rullede ind kort før Søsætningen, var overfyldt af Tilskuere til Begivenheden.

Udover den sædvanlige Kreds af Teknikere og Presse havde Selskabet indbudt Venner og Interesserede fra saavel Diplomatiets som Politikens Verden, hvoraf vi tager et Par Navne:

Den islandske Minister Hr. Svein Björnsson, Kabinetssekretær, Kammerherre C. P. M. Hansen, Departementscheferne Fr. V. Petersen, Dalhoff og Svendsen, Grosserer Ernst Meyer, Professor, Dr. phil. Arup, Grosserer C. T. Dahl, fhv. Statsbanedirektør Otto Busse, fhv. Maskindirektør A. H. M. Rasmussen, Kammeradvokat Vagn Aagesen og Frue, Direktør Poul C. Poulsen, Admiral Carstensen, Direktør Maegaard, Borgmester P. Christensen, Generalkonsul Norstrand og Frue, Underdirektør Høhne, Direktør Kørbing, Værftsdirektør H. P. Christensen, Sekretær Chr. Bayer, Ingeniør Bidstrup, Skibsinspektør, Kaptajn Salomonsen, Inspektør Scherffenberg, Maskinchef R. Knudsen, Grosserer Bjarne Nielsen, Grosserer L. Nissen, Havneingeniør Lindhard, Kortorchef Soph. Sørensen, Prokurist Georg Andersen, Værftschef V. Jørgensen, Ingeniør F. Poulsen, der er Skibets Konstruktor, Maskininspektør Quist, Skibets Fører, Kaptajn P. V. Frandsen og dets Maskinchef, Førstemester Schnipp. Desuden Medlemmer af D. F. D.

S.'s og Helsingørs Skibsværfts Bestyrelse og Direktion.

Statsminister Madsen-Mygdal og Handelsminister Slebsager var indbudte, men forhindret af et vigtigt Ministermøde. Til Gengæld mødte den tidligere Statsminister Stauning og Socialminister Borgbjerg.

Kort før Stabelafløbningen ankom Kongen og Dronningen i Bil fra København, og efter en kort Præsentation af de tilstedeværende Damer, hilste Kongen med et Haandtryk og venlige Ord paa flere af de Indbudte. Fra den flagsmykkede Tribune sendte Dir. A. O. Andersens unge Datter Hertha Champagneflasken mod Skibets Stævn, Støtterne sloges fra, og roligt gled Islandsfareren fra Skibets Bedding og ud i sit Element. Hurraraab fulgte det paa Vej fra Indbudte og Værftets Tusinde Arbejdere, og Hurraraab modtog det fra de Tusinder af Tilskuere paa Land, medens Skumkaskader om Agterspejlet perlede i Solens lyse Spil.

For D. F. D. F. var et nyt Kapitel af dets Historie indledet.

Efter Søsætningen besaa Kongen og Dronningen med megen Interesse Værftets forskellige Afdelinger og tog derefter tilbage til København.

Om selve Motorskibet følgende:

Skibets Længde 263 Fod, største Bredde 38,10 Fod og Dygdegangen 10,10 Fod i lastet Stand, Lasteevnen er 1625 Tons

Dødvægt, Farten 12½ Knob. — Der er Plads om Bord til 143 Passagerer, 85 paa 1ste Klasse, 58 paa anden. Al tænkelig Komfort staar til deres Raadighed.

Til Brug for Kongefamilien under eventuelle Besøg paa Island er tre af de almindelige Passagerkamre indrettet saaledes, at Udstyret let kan fjernes og erstattes med andre Møbler, saa at der under Rejsen bliver en Salon, to Sovkahytter og særligt Bad til kongeligt Brug.

»Dronning Alexandrine« er et enkelt-skruet Skib med en 6-cylindret B. & W.-Dieselmotor paa 1900 Hestes Kræfter. Hjælpe-maskineriet bestaar af 3 dieseldrevne Dy-

etter Direktør A. O. Andersen talte for Samarbejdet og Forbindelsen mellem Island og Danmark. En særlig Tak rettede han til den islandske Minister Sveinn Björnsson, som var kommen tilstede. Minister Björnsson erindrede om det islandske Handelskammers Henvendelse til Selskabet for 1½ Aar siden og var indforstaaet med, at man kunde nære visse Betæneligheder ved en Udvidelse. Paa den anden Side troede man selv paa Island saa stærkt paa Fremtiden og paa en stadig og varm Forbindelse med Danmark, at man kun med største Tilfredshed kunde hilse D. F. D. S.'s Bestræbelser for en Højnelse af Ruteartens Effektivitet. Tiden vilde vise, at de Forhaabninger, man stillede, sikkert vilde blive opfyldt.

Admiral Carstensen holdt en frisk og kraftig Tale for Skibet og dets Faddere, Dronningen og den unge Frk. Hertha

namoer, der giver Strøm til Pumper, Spil, Styremaskine etc.

Efter de ydre Højtideligheder samledes Rederiets og Værftets Ledelse med Størstedelen af det indbudte Selskab til en Lunch paa Jernbanehotellet. Her bød Formanden for D. F. D. S.'s Bstyrelse, Kammeradvokat Vagn Aagesen, Velkommen og rettede en særlig Tak til den islandske Minister og de tre Departementschefer for deres Nærværelse. Stærkt og smukt understregede Kammeradvokaten FORENEDE'S nationale Bestræbelser, der ikke mindst fra allerførste Start havde givet sig Udslag i hjemlige Ruter og Eksporttruter og i, at alle Aktionærer er danske.

Departementschef Petersen hilste fra Statsministren, hvor-

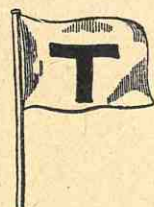
Andersen.

Direktør A. O. Andersen takkede for Admiralens venlige Ord og gik derefter over til en Redegørelse for D. F. D. S. Ikke alene havde de senere Aar været trange for Selskabet, men de, som skulde være dets Venner, havde i mange Tilfælde ikke behandlet det vel. Nu havde imidlertid en tæt sluttet Kreds stillet sig paa Vagt om dette gamle nationale Selskabs Interesser for at føre det frem til Sejr igen! Paa samme Maade havde forskellige Røster hævdet, at Helsingør Skibsværft ikke var til at komme nær for andre undtagen, naar D. F. D. S. ikke havde Bestillinger deroppe. Taleren vilde der-

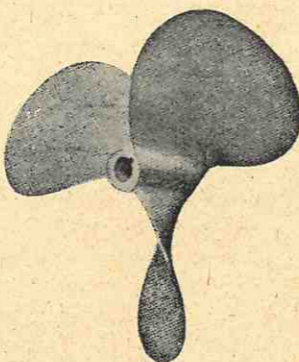
- 1) Dir. A. O. Andersen modtager Dronningen.
- 2) Direktør A. O. Andersen præsenterer Gæsterne (sin Datter) for Dronningen.
- 3) Fhv. Statsminister Stauning og fhv. Socialmin. Borgbjerg.
- 4) Skibet efter Søsætningen.
- 5) Kaptajn Frandsen.
- 6) Maskinchef Schnipp.







# THORNYCROFT



**MOTORBAADE**  
TEGNES OG BYGGES PAA EGET VÆRFT

MARINEMOTORER  
FRA 7 TIL 350 HK.

BYGNING  
REPARATION  
VINTEROPBEVARING  
AF ALLE SLAGS FARTØJER

VI ER SPECIALISTER I  
SKRUER

HOVEDKONTOR  
BAADEBYGGERI,  
MOTORVÆRKSTED &  
LAGER  
KØBENHAVNS SYDHAVN

## THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

VESTRE TEGLGADE  
TELEFON:  
CENTRAL 3930

til hævde, at Værftet var en fuldtud *selvstændig* Institution, selv om det staar i et vist Samarbejdsforhold til Selskabet. D. F. D. S. havde mødt megen Velvilje og Forstaaelse, ikke mindst fra Pressen, der fuldt ud havde forstaaet dets nationale Betydning, men det trængte ogsaa til Medvind og ikke Mistænkeliggørelse. Direktøren rettede en hjertelig Tak til Værftet, til Ledelsen saavel som den enkelte dygtige og pligtopfyldende Arbejder.

Grosserer Nissen afsluttede Talernes Række: For Rederi, for Værftet og for Damerne!

Vi kan ikke slutte dette Referat uden at gengive et Par Linjer fra et af Dagbladene, der sluttede:

*Op mod Højderne.*

En af Gæsterne samlede sit Indtryk af Dagen i de Ord:

— Nu er *Det Forenede* i Færd med at lette. Nu gaar det mod Højderne...

### Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 123

Vandret: 1. Sok. — 4. Ror. — 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.

1. Præmie: K. Ankensen, Kongensgade 100, Esbjerg.  
2. Præmie: Toldbetjent M. J. Nielsen, Hestvej 28<sup>a</sup>, Kolding.

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.

## EN TALSMAND FOR SEJLSKIBENE

Folketingsmand *Halfdan Hendriksen* forelagde paa Rigsdagen Forslag til Hjælp for Sejlskibenes Bevarelse. — Vi gengiver nedenfor Forslagets Ordlyd og skal senere kommentere det med de forskellige Udtalelser fra anden Side.

FORSLAG TIL LOV  
om

HJÆLPEFORANSTALTNINGER FOR SEJLSKIBSERHVERVET.

(Forelagt i Folketinget den 31. Marts 1927 af *Hendriksen, Holger Andersen, Fibiger, Mathilde Hauschultz, Korsgaard, Ole Bjørn Kraft, Axel Møller, Christmas Møller, Parkov, A. C. D. Petersen, Pürschel, Reedtz-Thott og Sven*).

§ 1.

Finansministeren bemyndiges til efter Indstilling fra Ministeren for Industri, Handel og Søfart af Stats-Laanefondens Midler at udlaane til danske Sejlskibsredere (Enkeltredere, Partsredere eller Aktieselskaber) mod 1ste Prioritets Sikkerhed i et det paagældende Rederi tilhørende Sejlskib indtil 60 pCt. af Skibets Vurderingsværdi.

§ 2.

Laanet forrentes med 5 pCt. p. a. og er afdragsfrit i 3 Aar, hvorefter det amortiseres med 10 pCt. p. a.

§ 3.

Det største Beløb, der maa udlaanes mod Sikkerhed i et enkelt Skib, andrager 35,000 Kr.

§ 4.

De belaante Skibe skal af Rederne under disses personlige Ansvar holdes forsikrede i et af Ministeren for Industri, Handel og Søfart godkendt Assuranceselskab for mindst Vurderingssummen, og Assurancepolicerne skal deponeres hos Ministeriet som Sikkerhed for Gælden.

§ 5.

I Tilfælde af Forlis eller Salg til Udlandet er hele Laanet straks forfaldet til Betaling.

§ 6.

Finansministeren bemyndiges til efter Indstilling fra Ministeren for Industri, Handel og Søfart at udlaane som Driftslaan til danske Sejlskibe et Beløb paa indtil 10,000 Kr. pr. Skib mod sekundær Sikkerhed, men dog indenfor 85 pCt. af Vurderingssummen.

§ 7.

De i forrige Paragraf nævnte Driftslaan, angaaende hvilke der i øvrigt forholderes som nævnt i Paragrafferne 4 og 5, skal tjene til at faa oplagte Sejlskibe i Fart. De forrentes med 5 pCt. p. a. og tilbagebetales i Løbet af 3 Aar med  $\frac{1}{3}$  hvert Aar, første Gang 12 Maaneder efter Laangivelsen.

§ 8.

Ansøgninger om Prioritetslaan efter § 1 og om Driftslaan indsendes til Ministeren for Industri, Handel og Søfart, bilagt med en Vurdering af det paagældende Skib. Vurderingsforretningen,



der foretages af to af Ministeren for Industri, Handel og Søfart udnævnte Mænd, maa højst være en Maaned gammel.

For at opnaa Prioritetslaan efter § 1 maa Laansøgeren vedlægge en Erklæring paa Tro og Love om, at Laanet er nødvendigt for at bevare Skibet paa danske Hænder. Dog kan der ogsaa uden saadan Erklæring paa de for Prioritetslaan gældende Vilkaar ydes Laan paa indtil 5000 Kroner pr. Skib til Anskaffelse af Drivmotor, i hvilket Tilfælde det paagældende Skibs Værdi inklusive Motor lægges til Grund for Vurderingen.

§ 9.

Ved Sejlskibe forstaaes foruden egentlige Sejlskibe kombinerede Sejl- og Motorskibe.

§ 10.

Maksimum af de Beløb, der i Henhold til denne Lov kan stilles til Disposition for Sejlskibsnæringen, andrager 850,000 Kr. til Prioritets- og Motorlaan og 300,000 Kr. til Driftslaan.

§ 11.

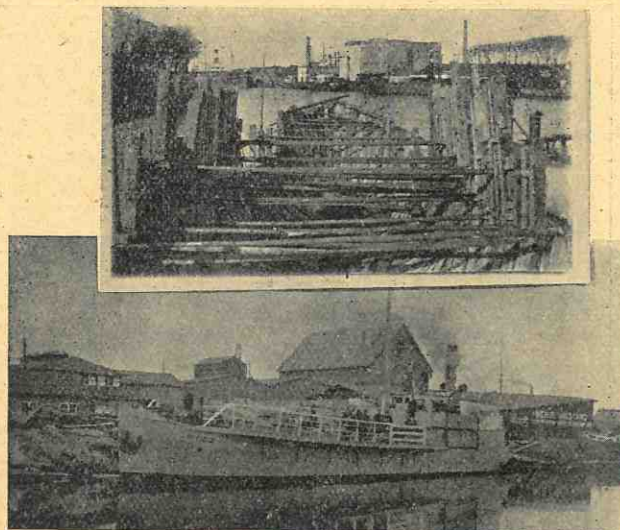
Denne Lov træder i Kraft straks.

*Bemærkninger til Lovforslaget.*

Motiveringen af dette Lovforslag er det danske Sejlskibserhvervs slette Stilling. I de hidtil forløbne 3 Maaneder af 1927 er 20—25 danske Sejlskibe solgt til Udlandet — hyppigt ved Tvangssalg —, og det maa befrygtes, at en væsentlig Del af den resterende Sejlskibsflaade i Løbet af meget kort Tid vil gaa samme Vej, saafremt Hjælpeforanstaltninger ikke sættes ind.

Det maa ligeledes befrygtes, at mange danske Sejlskibe ikke vil kunne komme i Fart i dette Foraar, medmindre de fornødne Driftsmidler skaffes til Veje, og paa disse Forhold tager Lovforslaget Sigte.





### Odense Skibsværft.

Ovennævnte Værft ejes af Skibsbygmester *Anders Jensen*, Ejer af det tidligere bekendte Værft i Svendborg, Øksenhøj Skibsværft.

I Aaret 1923 begyndte Skibsbygmester *Anders Jensen* at drive Skibsværft paa samme Plads, hvor det under Højkonjunkturerne A/S Odense Skibsværft blev anlagt, der som bekendt senere maatte likvidere.

Efter et Par Aars Forløb flyttede *Anders Jensen* sit Værft til en mere centralt beliggende Plads inde i Havnen, hvor den ny Ophalingsbedding, der er oplagt af Odense Kommune, imidlertid var færdig. Beddingen kan tage Skibe paa op til 500 Tons Egenvægt.

Efter at Værftet var bragt i Orden paa dette Sted, paabegyndtes straks Bygningen af en Motorgalease til Paketfarten paa Ruten Odense—Lohals—Rudkøbing.

Galeasen, der er forsynet med en Dan-Motor, er et smukt Skib, der tjener Værftet til megen Ære. Skibet er af følgende Dimensioner: Længde 48', Bredde 16' og Dybde 6'.

Straks efter blev Kølen lagt til et Passagermotorskib

til Rederiet »Ourø«, Holbæk, der driver Passagerfart mellem Holbæk og Øen Ourø. Passagerskibet, der ved Stabelafløbningen fik Navnet »Margrethe«, er af følgende Dimensioner: Længde 70', Bredde 17' og Dybde 8'—6" og er forsynet med en 3 cyl. 90 HK. Dieselmotor, der giver Skibet en Fart af 9 Knob. Motoren er leveret fra Motorfabriken Bulh i Kalundborg, der foruden har leveret en kraftig Lysmaskine til det moderne Lysanlæg, der findes ombord. Tillige er Skibet forsynet med maskindreven Pumpe til Spulevand og elektrisk Hejsespil til Ind- og Udladning.

Senere er der bygget en Fiskekutter, som i Foraaret blev afleveret til Kerteminde, hvilken Baad, som de øvrige Nybygninger der er udgaaet fra Værftet, udmærker sig ved solid og praktisk Bygning som i Forening med Skibenes smukke Udseende viser Odense Træskibsværfts høje Standard blandt Skibsværfterne.

Foruden Nybygninger har Værftet haft mange betydelige større Reparationer, bl. a. 3 Motorinstallationer i Begyndelsen af dette Aar.

Senere er Værftet gaaet over til at udføre Reparationer ogsaa i Jern, og har saaledes fornylig afleveret Damperen »Rigsø«, Rederiet A. Andersen & Søn, København. Denne Damper blev fra almindelig Lastdamper bygget om til Automobilfærge, idet der blev udbygget Komoller paa Skibssiden og henover Lugen og Lønningen anbragt en Platform beregnet til 12 Biler. Indkørselen sker fra Siden og dette er saaledes den første herhjemme. Færgen gaar Fart mellem Hundested og Rørvig. For dette store Ombygningsarbejde har Værftet modtaget megen Anerkendelse.

I disse vanskelige Tider, hvor Storindustrien kæmper med Besværligheder af mange Arter, er det en Glæde at se, at der dog er Grene indenfor Industrien, hvor der igennem Dygtighed og Initiativ skaffes Arbejde til mange Hænder.

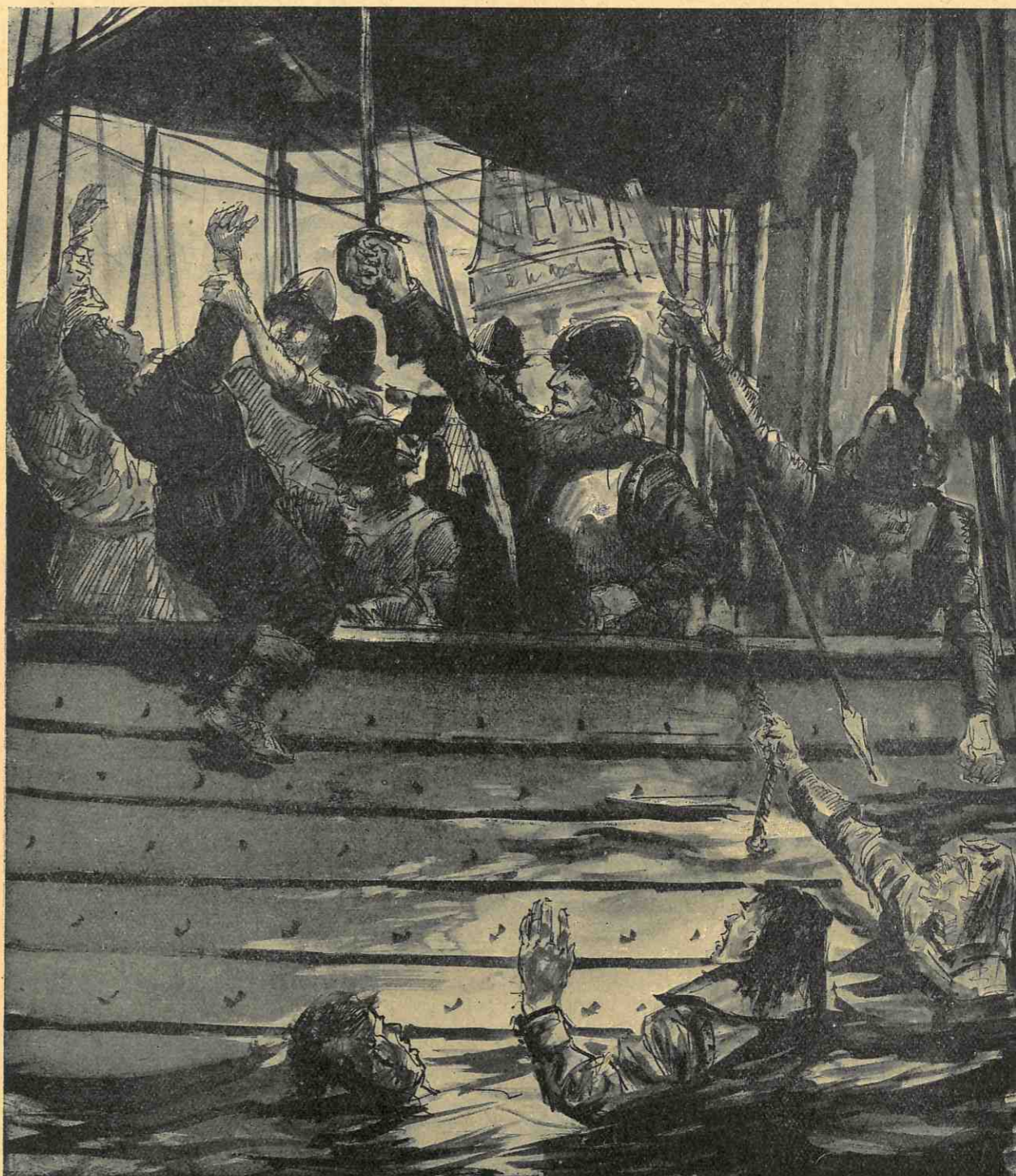
Paa den Plads, hvor det nuværende Odense Træskibsværft ligger, laa der i gamle Dage i Sejlskibenes Tid et Træskibsværft, der var kendt for Bygningen af Toldkrydsere og Fyrskibe, og det Værft, der nu er skudt op paa samme Plet, vil sikkert vise sig at arbejde videre i samme Spor.

## Danske Pirater II. Jacob Rostrup.

Faa Aar efter, at *Mogens Hejnesøn* havde faaet sin fortjente Straf, optraadte en anden Sø-røver, der vel ikke fik Lejlighed til at udføre saa mange »Bedrifter« som hin, men til Gengæld var af en meegt høj Byrd, nemlig *Jacob Rostrup*. Denne Mand hørte til en gammel adelig, oprindelig holstensk Æt (Rastorf), der var en Gren af den store Slægt, som dels fører Navnet *Ahlefeldt*, dels Navnet *Rumahr*, med hvem den i Hovedsagen har Vaaben tilfælles: et delt Skjold med et saakaldet »Sølv-Ørneflugt« i den første Afdeling (Felt), som er rødt, og en rød Bjælke i den anden, som er af Sølv. Paa Hjælmen fører den en rød Pude med Guldkvaster i Hjørnerne, hvorpaa der sidder en til højre Side vendt Hund med rødt Halsbaand. Slægten har vistnok sit Navn fra Godset *Rastorf* (i Preetz Sogn i Holsten) og er kommen til Danmark senest i første Halvdel af det 14. Hundrebaar, da den i Aaret 1335 ejede Her-

regaarden *Sejlstrup* i Vendsyssel. Dans første Mand i Danmark, *Markvard Rostrup*, omtales 1328, da han i *Lybæk* pantsatte eller solgte nogle Klæder for den fattige *Christoffer den Anden*, og han var mulig Hovedsmand paa *Skanderborg Slot*, da *Niels Ebbesen* faldt for dette 1342. Af Ættens Medlemmer har ingen siddet i Rigsraadet; dog hørte den ingenlunde til *Smaa-Adelen*, da den baade paa Mands- og Kvindesiden indgik Giftermaal med de store Ætter *Skeel*, *Høg*, *Skram*, *Brahe*, *Kaas*, *Reedtz* og *Urne*. Ingen af Slægten har opnaaet et historisk Navn med Undtagelse af denne Sø-røver, og naar andre med ham samtidige Medlemmer mulig har været noget i Omtale, har dette ej heller været for deres Dyds Skyld.

I Aaret 1574 var nemlig *Albert Rostrup* kommen for Skade at ihjelslaa sin Broder *Godske*; men han godtgjorde, at dette var en Følge af



Fra Wismar stak de i Søen den 17. Juli 1593, eller et Par Dage efter, og tog snart efter et Fartøj fra Emden, der var ladet med Malt og havde seks Mand om Bord. Disse kastedes i Søen.

Nødværge, da Broderen havde forbrudt sig imod ham og voldt dette »Dødslet«; og da han ved Bøder havde tilfredsstillet Broderens nærmeste Paarørende, saa at de gik i Forbøn for ham hos Kongen, tillod denne ham (April) 1574) at bo trygt i Danmark ligesom andre Adelsmænd.

Ætten uddøde 1745 paa Mandssiden med *Christoffer Rostrup*.

Om *Jacob Rostrups* Levned, før han opnaaede sin sørgelige Navnkundighed, vides ikkun saare lidt. Han var Søn af *Hans Rostrup* til *Ristrup* (i Aarhus-Egnen) og *Fru Anne Høg*, Datter af *Jakob Eskildsen Høg* til *Vang* (i Vendsyssel) og

*Fru Johanne Krumpen*, Søster til *Rigsmarsken Herr (Ridder) Otto Krumpen*. *Fru Anne Høg* var Enke i Aaret 1546 og levede endnu 1552, da hendes Broder *Just Høg* til *Vang* paa hendes Vegne mødte i Retten.

I November 1569 fik *Jacob Rostrup* ved et Kongebrev Tiladelse til at indløse *Kronens Gods* for den *Sum Penge*, den var pantsat for til *Fru Anne Lykke* som Enke efter den da nylig heden-gangne *Herr Otte Krumpen*. I Stedet for *Spøtterup* fik *Fru Anne Lykke Ørslev Kloster* som Pantelen, og *Jacob Rostrup* var saalunde *Lensmand* paa *Spøtterup*; men ikkun et halvt Aar havde



han dette Pantelen, da Kongen overlod Gaard og Gods til den tyske Grev Günther af Barby. Om Arven efter Herr Otte Krumpen, der døde barnløs, havde han tillige med sin Broder Lavrids Rostrup til Ristrup og sin Søster Fru Elene Rostrup, som var gift med Ove Skram til Hammergaard (ved Horsens), i Aarene 1572 og 1575 Rets-trætter med de andre Arvinger. Selv ejede Jakob Rostrup Herregaarden Lergrav i Aalum Sogn, Hammerum Herred (ved Holstebro). Denne Gaard, der nu ikke længer er Herregaard, men kun en større Avlsgaard, skal tidligere have ligget paa et andet Sted end nu; han skal have flyttet den, bygget den i et Kær og omgivet den med Grave. Da han ikke var rig, paadrog han sig derved en større Gæld, der havde til Følge, at han i September 1588 var stævnet for Kongens Retterting, som den Gang holdtes paa Kronens Hovedgaard Tryggevelde (i Stevns Herred i Syd-sjælland), af Kjeld Juel til Stubbergaard (ved Skive), fordi denne var gaaet i Borgen for ham hos Erik Rud til Fuglsang (paa Lolland) for 600 Rdlr. (Spec.) med aarlig Rente 36 Rdlr., en Rente, som Kjeld Juel selv havde maattet udrede sidste Gang. Han havde hverken mødt eller ladet møde ved Herredstinget eller ved Landstinget (den daværende Overret). Dommen tilkendte Kjeld Juel Ret til at forfølge Sagen videre. Ligeledes dømtes Jakob Rostrup til at udrede 2000 Rdlr. med Renter til Erik Lange til Engelsholm (ved Vejle), Lensmand paa Bygholm (ved Horsens); for denne Sum stod Erik Lange i Forskud for ham hos andre Adelsmænd.

Paa den Tid var Jakob Rostrup ikke hjemme, men færdedes i Udlandet. Efter at have dvælet nogen Tid i Holland drog han til England, for hvis Dronning han foregav, at han af den unge Kong Christian den Fjerde og Danmarks Riges Regeringsraad havde faaet vigtigt Hverv, et Foregivende, som fremkaldte en Skrivelse (af December 1588) fra Dronningen til Kong Christian, hvori hun udtaler sin Glæde over, at Kongen vil vedligeholde det gamle Venskab, der har været og er imellem dem.

I England henvendte han sig til den store Søhelt Sir Francis Drake og fortalte ham, at Kongen var til Sinds at udrede nogle Skibe til Hjælp imod Kongen af Spanien, som i dette Aar havde udsendt sin store Flaade, »den uovervindelige Armada«, imod England. Samtidig med Dronningen skrev han derfor til Christian den Fjerde et Brev, hvori det hedder, at han, »efter Kongens tro Tjeners Attraa har tilladt sig at skrive til Kongen og takkede den Almægtige, der havde opvakt Hs. Maj. til at tage sig af den kristne Kirke og til at love næste Aar at udsende nogle Krigsskibe til Hjælp for hans Dronning imod den papistiske Voldsherre, »der er Verdens og Pavens øverste Drabant«. Dette vilde være Brevskriveren og Kaptajn Norris meget kærkomment, da Kongen, efter hins Udsagn, var til Sinds at sende Skibene ud enten til Spanien eller til Portugal, for at de dér kunde tøvne nogen Tid og Brevskriveren kunde udførligeré meddele Kongen Under-

retning om denne Udslibning og om de Søtog, der tilforn havde været foretagne. Disse Breve kom ikke den danske Regering i Hænde førend i April næste Aar, og Jacob Rostrup fulgte ikke med for at give yderligere Oplysninger. Da han fandt, at han her intet kunde udrette for sig selv, drog han atter til Nederlandene. I et Brev (Oktober 1589) fra Borgemestrene og Raad i Amsterdam til den danske Regering siges der nemlig, at Jakob Rostrup efter at have været i Kongens Ærinde i England, som han selv foregiver, er kommen did tilbage; de havde holdt ham i stor Ære og baaret sig vel ad mod ham paa Grund af dette hans foregivende Ærinde. Hos Grev Moritz af Nassau, der paa denne Tid udnævntes til Overgeneral for den hollandske Hær, havde han udbedt sig Foretræde; tillige havde han ladet Borgmestre og Baad vide, at han ønskede et Tilskud til sine Udgifter paa 300 Mark lybske (150 Spec. Daler) af Stadens Kasse, og de havde opfyldt hans Ønske.

Allerede inden dette Brev var skrevet, havde han mærket, at han her ikke kunde gøre flere »Forretninger« og prøvede derpaa sin Lykke hos Spanierne. Først optraadte han i Antwerpen og derpaa i Bryssel, hvor han meldte sig hos Hertug Alexander Farnese af Parma, den daværende Statholder og Overgeneral i de spanske Nederlande, som en Mand, der var hidkommen i et Ærinde fra den danske Konge. Han levede nogen Tid paa Stadens Regning; men da Hertugen paa Grund af Skrøbelighed var fraværende, fik han Foretræde hos Raadet, der regerede i Hertugens Navn. For dette foregav han, at han havde lønlige Sager, som han ikke kunde aabenbare for andre end selve Hertugen. Ved en Tolk lod han da Alexander vide, at han var udsendt fra den danske Regering med det Hverv mundlig at love, at der i Danmark, Norge og — Skotland skulde vorde samlet en Flaade til Spaniens Hjælp imod England og dets Frobundsfæller. Hertugen lod ham svare, at sligt var Regeringen meget kærkomment, safremt han kunde og vilde fremlægge sin Fuldmagt, og ligeledes gjorde Hertugen Krav paa at se Kongens eller Regeringens forseglede Brev derom.

Da han ikke kunde fremlægge nogen Skrivelse, vilde Hertugen ikke fæste Lid til hans Ord, men henviste ham, eftersom han havde tilbudt sig at tjene den spanske Konge »i alle mulige Ting« og især til Søs, da han mange Aar havde lagt Vind paa den Tjeneste, til den spanske Admiral og Generalkaptajn til Søs, Marquin af Renti, Herre til Montigni. Eftersom der for Tiden, hedder det i et af Hertugen til ham udstedt Kaperbrev, af 1. Novbr. 1589, ingen Lejlighed er til at nytte ham om Bord paa den spanske Flaade (denne var jodels tilintetgjort af Englænderne, dels af Hollænderne, hindret i at løbe ud fra de spansk-nederlandske Havne), har han ladet sig nøje med dette Brev, hvorved det tillodes ham at gøre den spanske Konges Fjender og Oprørere Skade paa enhver mulig Maade, uden at han derfor skulde ængstes for nogen Fare. Paa egen Omkostning

faar han Lov til at udrede saa stort et Antal Skibe, som han selv kan, og til som øverste Hovedsmand at vælge slige Kaptajner og andre Officerer, som han selv monne synes, og som han kan enes med Marquien af Renti om. Dog maa han først og fremmest intet foretage mod Kongens gode Undersaatter, og han skal aflægge Ed til Marquien. Dette sidste gjorde han, og den 22de s. M. udstedte de Renti sit Kaperbrev til ham, hvori gentages Tilladelsen til selv at vælge de Officerer; det paalægges dem, der vilde tjene under ham, at vise Hovedsmanden vedbørlig Lydighed, og det indskræpes dem alle at vise »Kristelighed« imod de Fjender, de monne tage til Fange. Dette sidste var en Talemaade og intet andet; thi en større Grubhed end den, Spanierne viste imod »Oprørerne«, kan ikke tænkes.

I Mellemtiden, indeu den Sag var helt afgjort, laante han hos en Borger i Antwerpen 800 Speciedaler, der skulde godtgøres denne »i Sundet«. Manden henvendte sig siden til Kongen om Godtgørelse for dette Udlæg.

Længe dvælede dog Jacob Rostrup ikke i de spanske Nederlande; thi det skortede ham paa Penge til at stille de Skibe, han skulde føre under spansk Flag, og først henimod fire Aar senere optraadte han som Sørover med et lidet Fartøj, en »Krejert«, efter at han nogen Tid havde hvervet Mandskab dertil. De, der meldte sig for at tage Tjeneste under ham som spansk Kaper, viste han hint Brev fra Hertugen af Parma; men næsten ingen kunde læse det, og naar de først var komne om Bord, tvang man dem til at blive; saaledes paastod i det mindste flere af dem siden, og de lagde til, at de havde haft Modbydelighed mod at være Sørovere. Fra Wismar stak de i Søen den 17. Juli 1593, eller et Par Dage efter, og tog snart efter et Fartøj fra Emden, der var ladet med Malt og havde seks Mand om Bord. Disse kastedes i Søen, af Ladningen sendtes en Del til Marstrand, og for den fik de et Par Stykker Skyts. To hollandske Fartøjer toges derefter mellem Skagen og Læsø; med dette Mandskab bar man sig mere menneskeligt ad end med det førstnævnte, idet man ikkun indelukkede det i Fartøjet i nogle Dage. Selv gik Jacob Rostrup med sit Skib til Aarhus, og da han med en Del af sine Folk var kommen i Land, satte disse sig op imod ham og blev paagrebet. De andre sejlede længere Syd paa, og nogle gik i Land i Kolding, hvor de adspredtes og toges til Fange i denne By, i Koldinghus Len og i Haderslev, medens andre undkom til Middelfart; men her havde de samme Skæbne.

Næppe en Maaned varede hele denne Søroverfærd; thi den 17. August 1593 udstedtes der fra Koldinghus, hvor den unge Konge dengang var, et Kongebrev til Lensmanden paa Aarhusgaard, Knud Brahe til Engelsholm (Vejle). Denne havde underrettet Regeringen om, at han havde faaet Tag i en »Kaptajn«, og 5 Mand, der hørte til Jacob Rostrups Søroverflokk, og spurgte om, hvad han skulde gøre med disse. Det paalagdes ham nu at sende dem til Kolding under Varetægt

af saa mange af Byens Borgere, som dertil monne udkræves, for at hine ikke skulde undløbe paa Vejen og de selv komme til at undgælde derfor. Et kongeligt Pas sendtes dem, for at de des lettere kunne vorde forsynede med Vogne. Det paalægges endvidere Knud Brahe, at gøre sig al mulig Umage for at faa Røvernes Øverste i sine Hænder, og hvis denne skulde komme til Aarhus, da at indlægge ham i et Herberge og ellers faa at vide, hvor han monne være.

Den næste Dag udstedtes et nyt Kongebrev til Knud Brahe og til Lensmanden paa Skanderborg Slot, Rigsraad Monderup Parsberg. Adskillige af hint »Selskab«, der er grebne i Aarhus, Kolding og andre Byer have vedgaaet at have taget nogle Fartøjer paa Kongens Strømme. Som en kristen Øvrighed kan Kongen ikke tilstede eller taale, at den søfarende Mand, som retfærdig vil søge sin Næring og Bjærgning, paa den Maade »spoleres«. Derfor paalægges det dem, før de komme hid til Kolding, at drage til Ristrup og der udkræve Søroveren, om han monne være til Stede, og paa Kongens Vegne at tage hans Haand og skriftlige Løfter paa Ære og Redelighed, at han, uden at tøvne, skal give sig ind i et ærligt Herberge i Aarhus og ikke undvige derfra, enten ved Nat eller ved Dag, indtil han monne faa yderligere Bud fra Kongen, eller og denne giver ham Tilladelse dertil. Han var dog ikke paa Ristrup, men havde søgt Tilflugt i Assens, hvorfra han vilde over Aarøsund. I Nærheden af Byen skjulte han sig i nogle Buske, hvor adskillige Borgere fra Assens fandt og greb ham, og førte ham til Koldinghus. Paa samme Tid viste der sig et lidet Søroverskib i Nærheden af Vejle, hvilket syntes at have været Jacob Rostrups. Et Kongebrev til Borgmestre og Raad i denne By, ligeledes af 18. August paalægges disse, saa snart de have modtaget Brevet, at sende saa mange af Kronens Bøsseskytter (Artillerister) eller Baads-mænd, som ligge i Borgeleje i Byen, eller og af deres egne Medborgere, som kunne udkræves til, paa gode, faste Baade at gaa imod et lidet Søroverskib med faa Folk om Bord, der har vist sig ved Vejle-Hoved. Dersom nogle af Skibets Folk kommer i Land, skulde de fængsle dem og siden indsende Melding derom.

Ugedagen derefter førtes Jacob Rostrup fangen fra Koldinghus til København, hvor han fik sit Fængsel i Blaa Taarn paa Slottet. Hans Folk, der i et og alt var syv og tyve i Tallet, førtes derimod til Helsingør, hvor de blev halshugget og lagt paa Stejle; de førtes vistnok did, for at deres Dom og Endeligt skulde virke paa de søfarende, der kom igennem Sundet, og afholde dem fra lignende Udaad. Iblandt disse Sørovere var der tre tyske Adelsmænd, som paastod, at de ved Trusler havde været tvungne til at blive om Bord; en af disse, Skibets Løjtnant, Ludolf von der Hagn, var endog Domherre (Kannik) i Bremen; han vidnede i Forhøret, at han og hans Fælle, Bertil von Aemen, var komne til Wismar en Dags Tid før Søroverskibet gik i Søen, havde i Land faaet Henvisning til Jacob Rostrup og da



set to Fuldmagter, der gav denne Ret til at færdes paa Havet som Kaper; men den ene af Fuldmagterne havde han ikke kunnet læse. Det samme vidnede den tredje Adelsmand, Kurt von Elmendorf, der havde været »Rumormester« (ved Hæren en Slags Politimester) paa Skibet. Han havde faaet et Guldstykke og nogle Penge af Rovet fra det første Fartøj, hvilket de havde ikke langt fra en Gaard, hvor der boede en Enkefrue.

Kurt havde spurgt Hovedsmanden, hvad der skulde gøres ved Mandskabet, og havde faaet Svaret: kastes over Bord. Da havde Hans Dalle, der baade var Lakej og Profos, bundet de fangne og taget dem paa Brystet, medens Kurt tog dem paa Halsen, og Skipperen (Navigatøren) bandt Benene paa dem og kastede dem ud. Fire Mand gik om Bord paa det tagne Fartøj og førte det ind til et Sted i Nærheden af Marstrand, hvor Kokken gik i Land for at købe 2 Stykker Skyts, der kostede 106 Tønder Malt. Da de sejlede derfra, fik de Øje paa et andet Fartøj. Nu opstod Lysten til at prøve Kanonerne, hvorfor de skød efter det, men uden Nytte. Af Mandskabet paa Sjørøverskibet var nogle Soldater, og én var Trommeslager; de havde ogsaa en Barber om Bord. Nogle af Folkene havde gjort Hovedsmanden opmærksom paa, at Emden ikke var en hollandsk By, og at han altsaa efter sit Kaperbrevs Ordlyd ikke havde Lyst til at tage et Skib derfra; men denne Indvending brød han sig aldeles ikke om.

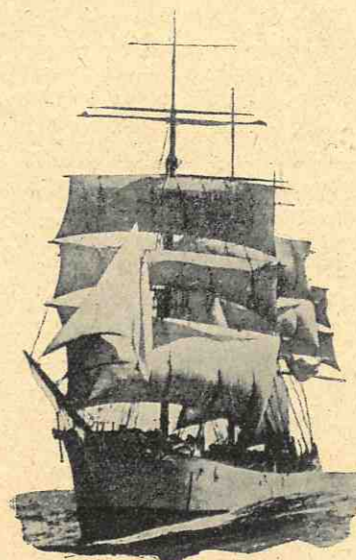
Den ene af de hollandske Skippere, hjemmehørende i Hoorn i Nordholland, vidnede, at han med sit Skib, der havde 60 Læsters Bæreevne, var hans og hans Medreders Ejendom og ladet med 48 Læster Salt, 7 Tønder Sild og 4½ Skpd. Humle, vilde til Reval eller Wiborg i Finland. Da han var kommen mellem Skagen og Læsø, overfaldt Sjørøverne ham, tog hans Fartøj fra ham og skilte ham af med sine rede Penge, 862 Rdlr., foruden Fødevarer, Klæder, Skjorter og andet; ham og hans Folk holdt de fangne i Kabysen, indtil de naaede Kolding. Den anden Hollænder, som var fra Øen Vlieland ved Indløbet til Zuider-Søen, vidnede, at 3—4 Timer efter at de havde taget hans Landsmands Skib, kom de til ham mellem Skagen og Læsø med to Baade og tvang ham til at sætte sin Skibsbaad ud. Sollaterne faldt derpaa over Skibet og drev Mandskabet ned i Rummet, hvorpaa de tog 126 Rdlr. fra ham selv og 12 fra hans Folk tilligemed Skibsbaaden, deres Klæder og Skjorter; hans Fartøj var ballastet. I Rummet maatte de sidde, indtil de nærmede sig Aarhus, da tog Røverne Skipperen og to Mand op, for at disse skulde styre Skibet.

I Blaa Taarn sad Jakob Rostrup, indtil Herredagen, Adelsens Værneting i Livs- og Æressager, aabnedes den 26. Maj 1594, og den 1. Juni foretoges hans Sag. Efter Kongens skriftlige Paabud, tiltalte Ove Lunge til Odden (i Vendsyssel), Hovedsmand paa Aalborghus, Sjørøveren og fremlagde imod ham alt det, der var kommet for Ly-

set om hans uredlige og røveriske Færd. Med Hensyn til den Anke, Dronningen af England og andre havde ført over ham, at han havde fremstillet sig som den, der havde et Hverv for Kongen, svarede han, at han ikke havde udgivet sig for andet end det, han virkelig var, en indfødt dansk Adelsmand, der søgte Tjeneste udenlands; men dette gendrev Ove Lunge ved at henvise til hine Breve til Kongen og Regeringen.

I Dommen nævnes dog ikke denne Sag. Med Hensyn til hans Sjørøvfærd vilde den tiltalte forsvare sig ved at pege paa sit Kaperbrev; men dertil svarede Ove Lunge, at dette var udstedt af Hertugen af Parma, der var død (i December 1592); ej heller de Renti var i Live, den Gang han gav sig ud paa sine Eventyr, hvorved Kaperbrevet havde mistet alt Værd. Han havde jo desuden røvet, ikke paa Spaniens, men paa den danske Konges Strømme. Efter selve Kaperbrevet maatte han ydermere ikkun overfalde den spanske Konges Fjender, og dertil kunde hin Skipper fra Emden ingenlunde regnes. Endelig paabød dette Brev ham, at vise en kristelig Fremgangsmaade imod de Fanger, han tog, og den havde han jo paa ingen Maade vist imod Mandskabet paa det Skib. Den Paastand, som den tiltalte fremkom med, at hans Medfølgere imod hans Villie havde kastet hine Mennesker over Bord, kunde intet gælde, da han jo var deres »Hovedkaptajn og Øverste« og havde taget slige Folk i sin Tjeneste; han havde solgt af den rannede Majs og havde som deres Hovedsmand taget de røvede Penge, uddelt dem efter sin Lyst og lønnet sine Folk dermed. Sandheden godtgjordes jo desuden ved hans egne Stalbrødres og de to Skipperes Vidnesbyrd, der var afgivne i Kolding den 21. og 22. August f. A. i Slotsskriverens, Byfogdens og Byraadets Nærværelse. Nu, da Stalbrødrene havde mistet Livet, vilde han gendrive deres for ham oplæste Vidnesbyrd ved at paastaa, at de havde villet fralægge sig de Gerninger, som netop de havde gjort; ham selv havde de nogle Gange villet kaste over Bord, fordi han ikke samtykkede i deres Gerninger; men da henviste Ove Lunge ham til det, han tidligere havde vedgaaet i »gode Mænds« (Adelsmænd) Nærværelse. Han paastod endvidere, at han med sine Folk vilde have været i Hamburg, hvor disse skulde have faaet at vide, hvad de skulde gøre; hertil svarede Ove Lunge, at de alle havde haft i Sinde at gaa ud igen som Sjørøvere. Af disse Grunde, saa og »fordi hans Parti og Selskab, 27 Personer i Tallet, hvoriblandt tre af Adel og andre fornemme Folk, for slig ukristelig Gerning er blevne aflivede, og til hvis Død og Forførelse han har været »Kaptejn, Pot og Pande«, da kendes for Ret, at Jacob Rostrup højlig og slemmelig har forset sig og for slig ukristelig Gerning bør at straffes paa hans Hals«. Dommen er udstedt af alle Rigsraadets seksten Medlemmer, af hvilke Kongens Kansler, Niels Kaas, er den første og Rigets Kansler, Arild Hvidtfeldt, den sidste.

Dommen udførtes den 7. Juni paa Slotspladsen.



## Sejlmageren fortæller.

Et Minde fra Buenos Aires.

Med to Slæbedampere for Bougen blev Fuldriggeren »Majorka« slæbt fra Rheden ind til Buenos Aires' Havn. Det var dog ikke til Dokkerne ved Plaza Mayo, hvor Dampene plejede at lægge til, men derimod Bokka, hvor de med Trælaster kommende Skibe blev anbragt. Indløbet til Bokka er ganske smalt, og paa det smalleste Sted, var vi nær Kajen paa højre Side. Her var et befæstet Hjørne; den langs Kajen løbende Gade, »Pedro Mendosa«, stødte her sammen med den fra Hovedbyen kommende Gade »Almirante Brown«. En Skibshandler boede paa Hjørnet og herudenfor var der altid samlet en Del af de saakaldte »Beachkøbers«, hvoraf der var mange i Buenos Aires. De mest kendte var en Nordmand, der gik under Navnet »Bamsen« paa Grund af sin store Legemsbygning og en Svensker lydende Navnet »Svenske Konsul«. Det sagdes, at han var i Familie med den rigtige svenske Konsul. Endvidere var der »Danske Harry«, »Bornholmeren«, og mange flere. De levede af at tigge ombord i Skibene og hos Kaptajnerne, naar disse kom i Land. Derfor stod der altid nogle Stykker af disse strandede Sømænd paa Hjørnet udenfor Skibshandleren; thi her var det sikrest at træffe de forskellige Skibsførere, og ingen slap fri, førend han var lænset for nogle Penge.

Vi blev slæbt helt op i Bokka, saa langt vi kunde komme, og fortøjet langs Kajen med Klyverbommen

helt op til Barrakas Broen. Næste Dag begyndte Losningen af Trælaster. Da Mandskabet ikke hjalp til med Losningen, blev der arbejdet i Riggeren. Om Aftenen den første Dag kom en Mand ombord. Efter at have hilst God Aften til de i Ruffet tilstedeværende Folk, bød han en Wiskyflaske rundt, og efter nogen Snakken spurgte han, om der var nogen der vilde rømme; thi saa vilde han være behjælpelig dermed. Der laa en Amerikaner-Bark rede til at gaa til Boston, Hyren var 4 Pund. Godt Skib, Gode Officerer. No. Work. Plenty to Eat. I kan komme ombord med det samme. Jeg har en Motorbaad liggende langs Siden, sluttede han.

Der var imidlertid ingen, der havde Lyst til at ombytte det nuværende Opholdssted med en Amerikaner, og saa maatte Manden gaa med uforrettet Sag.

Der var den Gang intet Sømandshjem i Buenos Aires, og al Forhyring var lagt i Hænderne paa en Mand ved Navn »Tommy Mohr«. Denne, der var norsk af Fødsel, havde et stort Logihus, hvor alle, der søgte Hyre, kunde faa Løv at bo mod god Betaling. Forholdene var elendige, Kosten bestod af Lever tre Gange daglig; det var en billig Spise, da Lever kunde faas for ingen Penge fra de store Slagterier.

Opholdsstuerne var daarlige, Sengetøjet fyldt med Utøj. Naar saa en Mand fik Hyre, saa maatte han som Vederlag for Kost og Logi betale 4 Pund Sterling, som blev taget i Forskud paa Hyren, og da denne var 3 Pund pr. Maaned, var det jo en lang Tid, der maatte arbejdes for det Par Dages Ophold i dette Svinehul, og mere end en Uge blev ingen hos Tommy, saa tog de hellere den værste »Blue Nose« Skude for at komme bort.

Men Tommy havde altid Folk paa Lager, og havde han ingen, og der var en Skipper, som laa paa Rheden færdig til at sejle, men mangede en Mand, saa tog »Tommy« sammen med et Par Hjælpere en Tur gennem Bokka ved den Tid, da der blev lukket paa Beværtningerne og halv- og helfulde Sømænd søgte at finde Vejen ombord igennem smalle Gader og mørke Stræder. Et Slag i Nakken af en Sandpose, saa hurtig ned til den ventende Baad, og afsted ud gennem Mørket ud paa Rheden. En Ende fires ned, et Legeme hejses op og bringes til Køjs. Agterude underskrives en Kontrakt. Kaptajnen skriver under, saa gaar »Tommy« fra Borde med sine Hjælpere. Ankeret lettes, og næste Dag stiller en Mand med et værkende Hoved agter hos Kaptajnen og spørger »Hvordan og Hvorledes?«, og Kaptajnen viser saa en Kontrakt frem. Hyren, 3 Pund, Forskud 4 ditto, mønstret paa Rejsen fra Buenos Aires til Staterne og tilbage igen, og tilsidst Mandens egen Underskrift. Saa er den ikke længere. Manden gaar til sit Arbejde, medens han lader Forbandelser regne ned over Tommy Mohr og hans Hjælpere. Men saa snart Skibet er ankommen til Staterne, er Mandskabet over alle Bjerge.

Hvor mange Sømænd, Tommy har sendt til Søs paa den Maade, er ikke godt at vide; men mange er det, som naar de vaagnede op langt ude til Søs, svor paa at hævne sig næste Gang de kom til Buenos Aires.

Det var dog ikke let at ramme ham, men tilsidst lykkedes det dog en Mand, vistnok en Englænder, at skyde Tommy Mohr og hermed forsvandt ogsaa hans Logihus. Der blev oprettet Sømandshjem, saa nu er Forholdene helt anderledes end de var for en Snes Aar siden. Men



mangen gammel Sømand vil endnu mindes Tommy Mohr og hans Boarding House med det 3 Gange daglig serverede Lever.

Mandskabet ombord i »Majorka« var, som før nævnt, beskæftiget med Arbejde i Riggeren. Blandt andet Arbejde skulde der ogsaa sættes et nyt Bramstag paa Stortoppen. Staget skulde gennem en Løjet paa Fokkemasten lige under Merset. Her var der rigget et Stillads op til at staa paa, da Staget skulde fæstnes i Løjerten.

En Mandag Morgen begav 2den Styrmand og en svensk Matros sig op paa Stilladset for at arbejde med Staget, der var en Talje paa den igennem Løjerten stukne Vire, og med Spillet var den hevet tot. Da 2den Styrmand var kommen op paa Stilladset, maa han have haft sine Tanker langt bort fra Arbejdet; thi uden at vide hvad han gjorde, løste han Taljen løs af Staget, og nu fløj Staget ud af Løjerten og over mod Stormasten og den tankeløse 2den Styrmand fik et Slag af Viren. Saa at han faldt bagover ned over Kanten af Plankerne, han stod paa, og med et Skrig havnede han paa Ruftaget, rullede rundt, faldt ned paa Dækket, hvor han blev liggende som livløs. Hurtig blev han samlet op og baaret agter, hvor han blev lagt i Køjen svagt stønnende, ude af Stand til at tale. Ambulancen blev tilkaldt og den tilskadekomne blev i største Hast kørt til Hospitalet. Her døde han Dagen efter af de indre Kvæstelser, han havde faaet ved sit Fald. Politiet afholdt Forhør for at konstatere, om der forlaa en Forbyrdelse eller det var et Ulykkestilfælde; men Resultatet blev, at det var et Ulykkestilfælde, foraarsaget ved den dødes egen Uforsigtighed.

Om Fredagen skulde Begravelsen foregaa. Hele Mandskabet troede, at de alle skulde deltage i denne Højtidelighed; men det var nu ikke Kaptajns Mening, der skulde ikke spildes en halv Dag af Arbejdstiden med det. Nej, den afdødes Vagtmandskab skulde med; men ikke flere, Resten af Besætningen maatte saa i Gang med at rigge Bramræerne ned, hvilket skete under stor Misfornøjelse.

Klokken 10 om Formiddagen gik Kaptajnen fra Borde, fulgt af 11 Mand. Til Fods begav vi os til den norske Sømandsmission, hvor den norske Sømandspræst ventede. Her stod 3 Automobiles rede til at køre Sømandene den lange Vej til Kirkegaarden. Et Hestekøretøj var ogsaa mødt, for at køre Kisten med den Døde. Der var mødt et Par Kaptajner fra et Par i Havnen liggende norske Skibe, saa det kneb med Plads i de tre Biler; men ved at en Mand tog Plads hos Kuskén paa Hestekøretøjet, lykkedes det at skaffe Plads til alle Mand.

Saa satte Toget sig i Bevægelse. Hos en Møbelhandler blev der gjort holdt, og her fik vi saa en Ligkiste; denne, der var lysebrun, blev anbragt paa Vognen og saa kørte vi videre til Hospitalet, hvor Liget befandt sig.

Det var et meget stort Komplex dette Hospital, og ikke let at finde Vej mellem alle de mange Bygninger. Endelig fandt vi dog Kontoret og herind gik Kaptajnen nu for at høre, hvor den døde Styrmand var. Saa fik han en Seddel udleveret, hvorpaa der stod nogle Tal og Bogstaver, og med den Ordre at henvende sig i

Ligkapellet, kom Kaptajnen atter ud. En Funktionær viste Vejen og efter en Kørsel rundt Hjørner og gennem mange grusbelagte Gange, naaedes endelig Lighuset, hvor der gjordes holdt og alle Mand steg ud. Kisten blev løftet af Vognen og baaret ind. En kold, klam Luft slog os i Møde og fik os til at gyse, trods det varme Solskin udenfor. Inde i det store firkantede Rum gik en Funktionær i en hvid Kitelet og røg paa en Cigaret, rundt paa Gulvet laa der en halv Snes Lig, kun iført en hvid Skjorte. Nogle saa frygtelige ud med halvt ituslaaede Hoveder, andre ilde tilredte Knivstik, et uhyggeligt Syn at se.

Den fra Kontoret medbragte Seddel blev afleveret til den tilstedeværende Funktionær, der, efter at have set paa denne, paa daarlig Engelsk spurgte, om vi kunde kende den vi skulde have, *da nogle af Ligene havde tabt de fra Hospitalet medfølgende Numre*. Dette kunde vi nok, svarede Kaptajnen, og efter at have væltet et Par af de Døde til Side, fandt vi vor anden Styrmand. Hele Ryggen var sort og blodunderløben, som Følge af det frygtelige Fald. Vi iførte ham nu det medbragte Ligetøj, lagde ham i Kisten. Efter at denne var sat paa Vognen og det norske Flag bredt over, kørte vi videre mod Kirkegaarden.

Overalt, hvor vi kom frem, gjorde de forbigående et hastigt Korstegn for sig, og mange blottede Hovederne. Efter en lille Times Kørsel naaedes Kirkegaarden, og gennem den brede Port kørte vi opad Midtergangen, der deler den store Kirkegaard. Der laa et Kapel omtrent i Midten, her gjordes holdt. Kisten blev baaret ind og stillet paa Gulvet, medens vi satte os paa de ved begge Sider anbragte Bænke. Præsten besteg Prædikestolen og holdt nu en lille Tale, der lød saa underlig gribende, her langt borte i det fremmede Land og med de faa Sømand som Tilhørere, saa lystes Velsignelsen over os alle, og Kisten blev nu af seks Mand baaret det sidste Stykke Vej hen til den ventende Grav. Saa blev den sænket ned i Graven, og medens vi blottede Hovederne, lød Præstens: »Af Jord er du kommen«, efterfulgt af det Bump, som lød, idet Jorden faldt fra den lille Spade ned paa Kisten. Saa et Fadervor og endnu et sidste Blik paa den Kiste, der rummede den unge Sømands Legeme, og to Gravere fyldte Graven. Et Par medbragte Kranse blev lagt paa Jordhøjen, saa fjernede vi os og steg ind i de ventende Biler og kørte tilbage til Skibet, for en Stund fyldte af Alvor.

Snart glemtes dog denne Begivenhed, som ogsaa Graven paa den store Kirkegaard gik i Glemsel. Men deroppe i Norge gik en ung Pige og ventede med Længsel efter Brev fra sin Forlovede, og saa kom Budskabet: »Død ved et Ulykkestilfælde. Begravet paa Kirkegaarden i Buenos Ayres.«

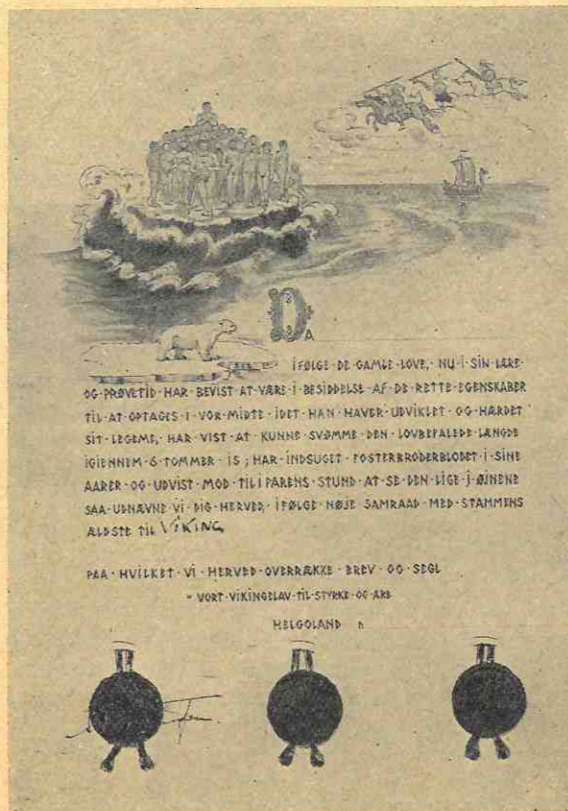
Den lille Flok Sømand, der fulgte ham til Graven, er forlængst spredt for alle Vinde; men det sker, at i en enlig Stund paa Nattevagten gaar Tanken tilbage til den Gang, da der stod en Flok tavse og alvorlige Sømand ved en aaben Grav dér langt borte i Argentina og saa Graven lukkes over en brav Sømand.

Ære være hans Minde og Fred med hans Sjæl.

H. S.

## Dikingelaugets Historie.

(Beretning af en gammel „Viking“).



Vikingers og Skjoldmoers Daabs-Brev.

At skrive Vikingelaugets Historie, er omtrent det samme, som at Bademester Hansen skriver Badeanstalten »Helgoland«, da disse er saa nøje sammenknyttede, at de stadig vil nævnes sammen i kærlig Forening.

Der har vel alle Dage været Vinterbadere, i hvert Tilfælde ved vi, at før Helgoland blev bygget, var der mange, der gik i Vandet Vinteren igennem paa det gamle Rysenstein ved Langebro, hvor Professor Howitz og den norskfødte Cigarfabrikant Thomaesen samt Fabrikant Brenøe gik i Vandet, og paa den Militære Badeanstalt, som var beliggende ved Siden af Engelbrechts Badeanstalt, hvilken Villa endnu staar som en Rest (med sine 8—10 gamle Træer udenfor og en Stump Vej) — en Del af den gamle Langelinie — og hed »Sibbernsmindevej«. Farvandet er nu opfyldt, og Lokomotivremisen betegner omtrent det Sted, hvor den har ligget; her gik Frøken Eilertsen, nuværende Fru Generaløge Bierring, i Vandet og Fuldmægtig Øst fra Kommunehospitalet, Fru Magdalene Thoresen, cand. jur., senere Stiftamtmand, Boghandler Gjellerup, Politiassistent Tvermoes, Gymnastiklærer Rasmussen, Vodroffsvej, Kommandørinde Kraft, daværende Journalist Arthur Aumont, Cigarfabrikant Brenøe og fl., der senere, da Helgoland blev bygget, flyttede derhen, da der jo var adskilligt bedre Pladsforhold og Vandet lige i selve det kære Øresund med Udsigt direkte til Søen og Skibene.

Idéen til Helgolands Grundlæggelse fremkom, da fhv. Kaptajn Nielsen i Sommeren 1884 kom hertil fra Stockholm med ca. 20 Svømmere for at give en Opvisning. Han fandt Svømmeforholdene her i denne store By og

liggende lige ved Vandet saa primitive, at han fik Tanken om at lave en 1. Klasses Badeanstalt. Han søgte og fik Tilladelse til at bygge en Badeanstalt og købte da Grunden Strandvej Nr. 20 af Hr. Etatsraad Ferslev — en Grund, der tidligere havde tilhørt General de Meza. Grunden kostede 20,000 Kr. og der var den Forpligtelse, at han skulde rykke ud, naar den nye Strandvej blev anlagt — den har altsaa allerede den Gang været projekteret.

Arbejdet til Badeanstalten blev nu sat i Gang, det blev overdraget til Tømrermester Rosenfeldt, og den blev bygget i den gamle Kalkbrænderihavn. Til at lede Arbejdet ansattes den 9. Marts 1885 vor gamle Ven J. P. V. Hansen, der dengang havde faret Verden rundt i mange Aar med mange forskellige udenlandske Skibe som Skibstømrer. Han har saaledes hørt sammen med Anstalten lige fra dens Fødsel og er der jo den Dag i Dag.

Da man jo dengang mente, at det var ude paa det aabne Hav, hvor Søen brød, og Anstalten ikke kunde staa paa Pæle, blev den bygget paa Pontoner, som lignede store men lukkede Mudderpramme. Disse var helt lufttætte og ca. 8 Al. brede og 16 Al. lange med store Bolte, som benyttedes naar de senere skulde samles, og der ovenpaa blev Husene byggede. Det var jo et stort og bekosteligt Arbejde, og naar den saa var færdig, skulde den ligge for Anker ved en fast Bro, som førte ind til Land, og imellem Broen og Anstalten en løs Gangbro, som kunde bevæge sig ellersom Søen hævede og sænkede sig, og Anstalten girede Nord eller Syd over.

I Juni var den bygget færdig, og ved Hjælp af 2—3 Bugserbaade slæbt ud af Havnen og forankret paa sin Plads, Dame- og Herreafdelingen hver som sit Skib, de blev anbragt ved Siden af hinanden, saa de begge havde Front mod Land og Søen. Den indeholdt 25 Værelser paa hver Afdeling foruden de smaa uundværlige Appartementer og et Kontor og Billelsalg og var bygget i 2 Firkanter (25 Alen paa den ene og 30 Alen paa den anden Led) og laa nu for sine 11 store Ankere og Kæder og havde kostet 30,000 Kr. Den 16. Juni 1885 aabnedes Anstalten og Flaget gik til Tops for Danmarks første virkelig store Badeanstalt under Overværelse af alle Interesserede og indbudte Honoratiøer, og Hansen, som havde vist sig som en dygtig og pligt-opfyldende Mand, blev ansat som Bademester.

Den var selvfølgelig kun tænkt og bygget til Sommerbrug, og Besøget var langt saa stærkt som ventet, dels var Københavnerne som Helhed ikke vandt til at gaa i Vandet, og dels laa Anstalten jo saa langt fra København — det var jo en hel Rejse —, og Sporvognen gik ikke saa langt (eller meget sjældent), saa den betalte sig meget daarligt. Allerede 2 Aar efter — 1887 — blev den overdraget til hans Svigerfader, Restauratør Spelten. Denne døde i 1888, og nu gik den over til Broderen, Hr. Spelten, som havde den til 1892.





Nogle af de tidligste Vikinger og Skjoldmøer.

Som nævnt var den jo kun beregnet til Sommerbrug, og skulde altsaa om Vinteren slæbes i Havn og paa Orlogsværftet fandt den sin Soveplads den første Vinter. Men den næste vilde Orlogsværftet ikke have dette store Skrummel, og man vovede da Forsøget at lade den ligge for sine Ankre og byde Stormene Trods. Men man kan jo tænke sig, at i en Storm, naar Bølgerne gik højt og slog deres Søer højt op over Badehusene, saa arbejdede den ene Ponton imod den anden og rev og sled i sin Ankre, saa der maatte et stadigt Tilsyn til og reparere det, som Søen havde slaaet i Stykker, og hertil var Hansen som Skibsbygger og Sømand jo lige egnet, hvorfor han blev ansat fast ogsaa om Vinteren.

En Dag i November 1886 kom der en Dame, Fru Rudbeck, ud paa Helgoland og spurgte Hansen, om hun kunde komme i Vandet. Han blev jo noget betuttet, da han ikke før havde hørt Damer frivilligt gaa i Vandet paa den Aarstid. Han forhørte sig derfor, om hun havde Kærestesorg, for saa maatte hun jo hellere søge et andet Sted hen og drukne sig, men nu fortalte hun, at hendes Læge havde tilraadet hende at tage kolde Søbade for hendes ødelagte Nerver, og saa gik Hansen ind paa det, paa Betingelse af, at han maatte være tilstede. Dette gik hun ind paa, og saa smed Hansen Trøjen og Uhret parat til at springe ud efter hende — men dette gik godt, og det gentog sig herefter hver Dag. Da der var gaaet nogle Uger, spurgte Fru Rudbeck, om der ikke kunde skaffes en Kakkelovn, og Hansen, der selv gik og frøs og spiste sin Mad i et koldt Badehus, kunde jo ogsaa nok lide at faa en Kakkelovn, saa han kunde varme sig og sin Kaffe, hvorfor han frembragte Ønsket for Hr. Spelten og fortalte om denne mærkelige Vandnymfe. Hr. Spelten gik saa ind herpaa, og de fik da fat i en Kakkelovn for 3 Kr., og den blev stillet op midt i Skottet, saaledes at den ene Jernplade fik Figur efter og tæt omsluttet Kakkelovnen, uden at brænde Væggen, og saa kunde den opvarme 2 Værelser. Disse var jo ikke store, ca. 3 × 4 Alen med en Bænk, et Spejl og et lille Vindue i Væggen ved den ene Side af Døren. Der var altsaa i Virkeligheden etableret en Vinterbadeanstalt med særskilt Herre- og Dameafdeling. Efterhaanden kom der jo nogle af de fornævnte fra den militære Badeanstalt og enkelte andre, som Baron Bille Brahe, Pontoppidan, Fru Bierring, Hr. Sødring, Dick-

mann, Overretssagfører, nuværende Assessor Rydinger m. fl. fortsatte Vinteren igennem, skønt det jo var en lang Vej, det tog 2 Timer frem og tilbage fra Midten af Byen. Blandt disse skal vi foruden de foran omtalte nævne Hr. og Fru Octavius Hansen med Datter, Forfatteren Otto Benzon, Fru og Frøken Winding, Hr. Pontoppidan, Fru og Fabrikant Gjedde og Datter, Fru Isenkræmmer Petersen, Administratoren ved Dagmar-teatret, Frøken Carlsen og flere.

Cylen var imidlertid blevet forbedret 1888—89 og indført, saa mange anskaffede sig dette dejlige Køretøj, der lettede Vejen. Mange tog til Klampenborg og Charlottenlund om Sommeren og gik i Vandet, det kunde nu gøres paa den halve Tid, og om Efteraaret, naar de andre Badeanstalter begyndte at rive ned, søgte flere og flere ned og fortsatte ved Helgoland, blandt andre Fotograf Juncker-Jensen, og en Dag i November 1889 spurgte Hansen, om han ikke vilde ind ved Kakkelovnen og dermed var han indrulleret.

Vilkaarene for Vinterbadene var nu ikke og lignede ikke den nuværende komfortable Maade at gaa i Vandet paa, der var jo kun disse 2 smaa Kamre med Kakkelovn imellem, saa Damer og Herrer hele Tiden, dog uden at kunne se hinanden, kunde tale sammen, men vi havde kun 1 Trappe til Vandet og derfor, naar en var klar til at springe i Vandet, maatte han varske Hansen, som derpaa, naar alt var klar, raabte »la falde«, derfra dette Kamphyl. Vi andre havde da at holde os inde og ikke titte ud af Vindeværet saa længe. I disse smaa Kamre var vi ofte 2 à 3 i hvert, og naar det, som i de Aar, det ofte frøs indtil 20° Reamur, var fast Is omtrent til Bunden, og fik vi kun hugget et Hul, ofte ikke mere end 2—3 Alen i Diameter, at tage vort Bad i. Der forefaldt selvfølgelig mange morsomme Scener, og Humøret var altid højt, trods det, at vi sommetider, naar vi havde kæmpet os imod Vejr og Vind i Sne og Snedjap og Regn derud, ikke kunde komme længere, fordi Søen stod over Broen, saa Hansen maatte bære Damerne, ja enkelte Gange køre os paa Trækkevogn over Broen. Man erindrer saaledes en Gang Fru og Frøken Gjedde og et Par Høns paa samme Trækvogn i Vand til Navet og Hansen i lange Søstøvler, og saa pludselig en Skyvatsø og den fyldte Bunden af Vognen. Til andre Tider var enkelte Dele af Broen gaaet eller selve Badeanstalten drevet indtil 100 Alen Nord eller Syd for Broen, saa vi maatte roes ud i Jollen og var drivvaade, inden vi naaede Badeanstalten. Eller naar Søen satte en saadan Bevægelse i hele Anstalten, at man maatte holde sig fast, og den slingrede som et Skib i Søen, saa man kunde blive søsyg, medens Søen slog højt op over Badehusenes Tage. Ja, det var ikke, som naar man nu om Sommeren ser Bademestrene i hvide Trøjer og Morgensko. Nej, Hansen gav den i Faarskindstrøje med Helsingørhue paa Hovedet og lange Søstøvler, men naar Vejret var godt eller naar Sneen lagde sig over Landskabet, da foretog mange af os, der havde Cykle, ofte en Tur før Badet, til Dyrehaven eller Charlottenlund, og naar Foraaret brød, da kendte vi næsten alle de Træer, der først viste Livstegn, og Øst — gamle Øst, for vi kaldt ham allerede den Gang gamle Øst — foretog regelmæssigt hver Morgen Kl. 8 i Adams Kustyme, enten det frøs 1 eller 20°, sin Spadsere-tur rundt Badeanstalten til sit private Appartement og derfra hoppede han saa i Vandet.

(Fortsættes i næste Nummer).

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

## VIKINGEN'S ADRESSEAVIS

Gratis! Indrykning af Avertissementer! Gratis!

### STILLING TILBYDES

*En Kompagnon*  
søges til et meget godt Ferskvandsfiskeri. 1000 Kr. nødvendigt. Kendskab ikke nødvendig. Her kan drives Lyst-, Fiskeri- og Jagt, beliggende ved Skov. Sommerhus kan faas, samtidig garanteres 100 Procent af den indbetalte Sum for Sommerhalvaaret. Billet mrk. 129 modtager dette Blads Kontor.

### Pladsen som Eksportør

for et Andels Fiskeeksportselskab i Jylland bliver paa Grund af Sygdom ledig til 1. Juli. Lønnes procentvis af Omsætningen, som gennemsnitlig har været 97,000 Kr. Eventuelle Ansøgninger bedes inden 12. Maj sendt til »Vikings« Kontor, Olfert Fischersgade 2, K., under Billet mrk. 124.

### STILLING SØGES

*Ung Kontormand,*  
fuldt fortrolig med og gennemtrænet i selvstændig Dampskibsekspektion og Klarering. Teori saavel som Praksis, søger Plads. Billet mrk. 77 modtager dette Blads Kontor.

### Stor kraftig Georg Stage Dreng

fra 1926, Sønderjyde, p. T. Middelhavet, søger Sejlskibshyre, helst Langfart, til April eller Maj. Billet mrk. Sønderjyde 61 modtager Bladets Kontor.

### Hyre søges.

Er 19 Aar, været ved Fiskeri og Kvasefart i 5 Aar, søger Hyre ved Kvase, Snurrevaad eller andet Fiskeri. Billet mrk. 119 modtager dette Blads Kontor.

### Kok — Chauffeur.

Ung, gift Kok søger fast Arbejde paa Søen eller i Land som Herskabskok, Chauffeur eller lign. Har sejlet i 6 Aar og er i Besiddelse af Kørekort. Billet mrk. 126 modtager dette Blads Kontor.

### Fyrbøder med Certifikat.

Dygtig Fyrbøder med Certifikat søger Stilling som saadan i Land. Billet mrk. 127 modtager »Vikings«, Olfert Fischersgade 2, K.

### Ung Sætterskipper,

godt kendt i danske Farvande, søger Lystbaad at føre. Billet mrk. 128 modtager »Vikings« Kontor.

### Bestyrer søger Plads.

Jeg har de sidste 8 Aar drevet betydelig Provinshandel for Andelssalg paa Sjælland. Billet mrk. 125 modtager Bladets Kontor.

### Plads søges.

Jeg søger Plads ved Fiskeriet. Jeg er 19½ Aar gammel og jeg har været ved Skovlvaadsfiskeri. Tilbud med Løn bedes opgivet under Billet mrk. 122 til Bladets Kontor.

### Plads søges.

En Karl, 23 Aar, søger Plads ved Fiskeriet 1. Maj. Tilbud med Opgivelse af Løn eller Part bedes sendt under Billet mrk. 121 til »Vikings« Kontor, Olfert Fischersgade 2, K.

### En ung Karl,

19 Aar, ønsker til 1. Maj at komme til Fiskeri. Mulige Tilbud bedes sendt under Billet mrk. 123 til Bladets Kontor.

### SKIBS-SALG

*Nybygning til Salg.*  
Kravelbygget Fiskerkvase, stor Dam, ikke boret, under 20 Tons, staar til Salg. Billet mrk. 120 modtager Bladets Kontor.

### En Motorjolle,

24 Fod lang, 8 Fod bred, 3½ HK. Houmøllermotor med Reservecylinder, Vaadspil og Ankergrejer, alt i fin Stand, er til Salg for 800 Kr. kontant. Billet mrk. 118 modtager Bladets Kontor.

### Til Købs ønskes

en Drivkvase, 21 à 23 Fod lang, uden Motor med Aalevaad. Tilbud med nøjagtig Oplysning om Baad og Pris. Billet mrk. 114 modtager dette Blads Kontor.

### Trawljolle

meget billig til Salg, saa god som ny, 3 Tons, samt en Stopmaskine til Snurrevaad. Billet mrk. 115 modtager Bladets Kontor.

### Til Salg.

En 2½ Br. Tons Motorbaad med indlagt 5 HK. Hillerød Motor, kan, naar Handel snart kan ske, købes meget billig. Billet mrk. 116 modtager Bladets Kontor.

### Motorbaad ønskes.

En Motorbaad, ca. 32 Fod lang og 12 Fod bred, som laster ca. 6000 Pd. Torsk. Eventuelt en med Statslaan i ønskes til Købs. Billet mrk. 117 modtager Bladets Kontor.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI &amp; SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

## HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430-9730

## Spis Ilwo's Rugbrød!

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

## KUL & KOKS



## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler



# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk  
Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.  
Tlf. 40 58  
Telegramadresse: BALTASSU



Ø. K. »Danmark« i haard Sø. — En Matros dræbt af en Styrtsø.

Fra Bizerta i Tunis telegraferes:

Motorskibet »Danmark«, tilhørende Østasiatisk Kompagni i København, er paa Vej fra Port Said løbet ind til Bizerta efter at have været udsat for heftigt Uvejr, hvorunder en Matros ved Navn Rosgaard, hjemmehørende i København, blev dræbt af en voldsom Sø, medens Første-Styrmand Mortensen fik brækket et Ben. Styrmanden er blevet indlagt paa et Hospital i Bizerta.

Et vældigt Sældrab ved New Foundland. — 150,000 Sæler dræbt paa 2 Uger.

Den New Foundland'ske Sælfangerflaade har indledet Sæsonen med et ganske enestaaende Held.

Det rapporteres saaledes, at ikke mindre end 150,000 Sæler er blevet dræbt, siden Jagten gik ind for 2 Uger siden, et Tal, der ligger ikke saa lidt højere end i Fjor.

Jagten menes dog at maatte indstilles snart, idet de Sælflokke, der holder til paa Isbjergene, er saa godt som udryddede.

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobile, Motocykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzinmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.

A/S **Marsmann, Groth & Co.**  
HOLBERGSGADE 3 — Telf.: Centr. 14264

Generaltrepræsentanter for

Automobil



Tilbehør.

»Bhanurangs« til »The Siam Steam Co.«.

Nakskov Skibsværft har haft Stabelaføbning paa sin Nybygning Nr. 31, et Motorskib til *The Siam Steam Ship Co.* »Bhanurangs« er 200 Fod langt, 32,6 Fod bredt og har en Dybdegang paa 11 Fod. Det bygges med Shade-Dæk til Loyds Registers højeste Klasse, er forsynet med Dobbeltbund, indrettes med 2 Luger og Porte i Siderne, 3 Master, 1 Ladebom til 5 Ton, 3 elektriske Kraner til 1 Ton, 1 Stk. 3 Ton elektrisk Lossespil, 1 elektrisk Var-

**HOTEL DANIA** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.  
Ny-restaureret, hyggeligt Familiehôtel anbefales d'Hrr. Navigatører.  
**CAFÉ & RESTAURANT** Oscar Nilsson.

Moderne Clippersejlsd!

En Disput mellem Kornkøbmænd i Australien og Dampskibsredere har givet Sejlskibsrederne endnu en Chance for Sejlskibstonnage.

13 Kornskibe har forladt Australien og er nu paa Vej til Europa og skulde ved denne Tid have passeret Kap Horn.

Blandt disse 13 findes »Ponape« og »Hougomont«, som afsejlede henholdsvis den 3. og 4. Januar, disse to har saaledes rig Lejlighed til at udkæmpe en af de gode gammeldags Kapsejlsdser; og videre »Archibald Rus-

## Danske ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

## 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

pespil og elektrisk Ankerspil. Ogsaa Styremaskinen er elektrisk.

»Bhanurangs« er bestemt for det siamesiske Selskabs Kystrute og bliver indrettet med Plads for ca. 20 Passagerer.

Maskineriet bestaar af 2 B. & W. Dieselmotorer paa tilsammen 900 I. H. K., der beregnes at give Skibet en Fart af 11 Knob, fuldt lastet.

Afleveringen finder Sted i Maj Maaned.

Sømandsskab og Film.

Den norske Amerikalinje har bevilget 35,000 Kr. til Film, som skal optages i Norge og forevises i Amerika.

sell«, som afsejler den 8. og »Kelloran« den 22. Januar.

»Ponape« er en italiensk 4-mastet Bark, »Hougomont« og »Kelloran« er ogsaa 4-mastede under finsk Flag.

Kun et af disse 13 er under britisk Flag, nemlig »William Mitchell«, som sammen med »Garth Pool« nu udgør Resten af Storbritanniens Sejlskibsflaade.

I de senere Aar har det været umuligt for Sejlskibsredere at slutte en fordelagtig Fragt, hvorfor den en Gang saa stolte britiske Sejlskibsflaade nu er skrumpet ind til de ovennævnte to.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948  
1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

## Biscuitfabriken „NORDEN“ KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik



# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

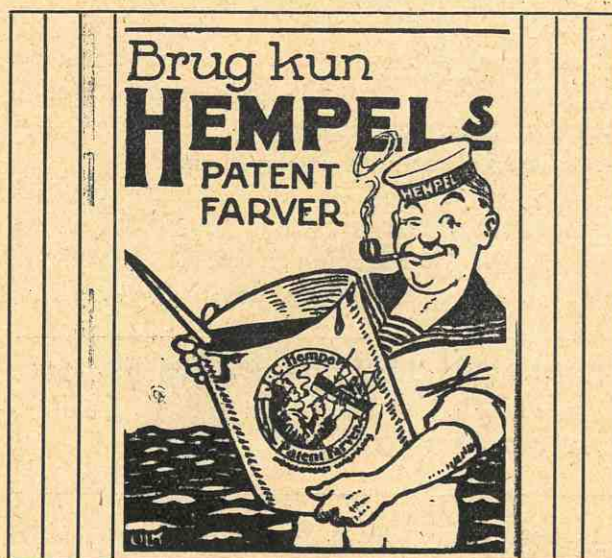
TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Svitzer bjerger en Ladning Guld i Middelhavet. — To danske Bjergningsdampere udfører et vanskeligt Bjergningsarbejde paa Marokko-Kysten.

To af de Bjergningsdampere, Svitzers Bjergnings-Entreprise har stationeret i Middelhavet, »Freja«, ført af Kaptajn Nielsen, og »Valkyrien«, ført af Kaptajn Voxen, har for nogle faa Dage siden udført et vanskeligt og interesessant Arbejde, idet de har bjerget en stor engelsk Damper »Gandara«, som med en meget værdifuld Last ombord var strandet ved Kap Ciras, lidt Øst for Tanger paa Marokko-Kysten.

»Gandarra«, der tilhører »British Indian Steam-Navigation Company«, og som laster 8000—9000 Tons, var paa Rejse fra London til Østen med en Ladning bestaaende bl. a. af Guldbarrer eller Guldblade og Sølvbarrer samt forskelligt andet Stykgods, ligeledes af betydelig Værdi. Damperen stod meget haardt og paa et stærkt udsat Sted, saa det gjaldt om hurtigst muligt at faa den flot eller ialtfald den mest kostbare Del af Ladningen bjerget. De ædle Metaller blev derfor losset over i Lægtene og derefter paa Strandingsstedet ført over i en engelsk Orlogsmand, som bragte Skatten i Sikkerhed over til Gibraltar paa den anden Side af Strædet.

Men ogsaa selve »Gandarra« lykkedes det de to dan-

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 16.

Vandret: 1. Møbler. 6. Bibelsk Navn. 8. I Køkkenet. 10. For Tiden. 11. Paa Skibe. 12. Tillid. 13. Alm. Forkortelse. 15. Bør nydes koldt. 16. Fugl. 18. Se 1 vandret.

Lodret: 2. Antal. 3. Suppe. 4. Biord. 5. Er 1, 7 og 18 hos Nolfi. 7. Se 18 Vandret. 9. Efter 6 Bøffer. 10. Kan blive til noget stort. 14. Forholdsord. 16. Stort Selskab. 17. Anmærkning.



For at ogsaa Abonnenter i Udlandet og ombord i danske Skibe kan naa at deltage, bliver Konvolutterne med Løsninger, som bedes mærkede med **Nolfi Opgave Nr. 16**, først aabnede den 15. Juli og Vinderens Navn publiceret i vort Aug.-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.

ske Svitzerbaade at faa bjerget efter 4—5 Dages vanskeligt og dygtigt Arbejde. »Gandarra« var haardt medtaget og havde bl. a. Forskibet fuldt af Vand, men det lykkedes at faa Damperen af Klipperne og saa vidt tætnet, at den kunde føres over til Gibraltar for yderligere Reparation.

Svitzers Bjergnings-Entreprise har iøvrigt i den senere Tid haft flere andre store og heldigt gennemførte Bjergnings-Arbejder i Middelhavet, saaledes har Entreprisens største Damper »Protector« paa Lilleasiens Kyst ved Jaffa bjerget en stor engelsk Damper »Lord Byron« med en værdifuld Stykgods-Ladning ombord — ogsaa et vanskeligt Arbejde — og i Dardanellerne har Svitzer-Baadene ligeledes i den senere Tid haft et stort og med Held gennemført Arbejde.

Det er endnu ikke afgjort, hvad Bjergelønnen for »Gandarra« vil beløbe sig til, men i Betragtning af Ladningens store Værdi og Skibets udsatte Stilling vil der sikkert blive Tale om en meget stor Sum — maaske omkring 1 Million Kroner.

Oplægningen tillager atter.

Der har atter været en betydelig Stigning i Oplægningen, der den 12. April androg 21 Dampere under »Dansk Dampskibsrederiforening« med en samlet Brutto-Tonnage af 21,222 Tons (33,282 Ts. Dødvægt) imod 17 Dampere med 16,099 Brutto-Tons (24882 T. d. w.) i den nærmest foregaaende Uge.

## 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 SEJLMAGERI

Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.

NØRREBRO 82. ODENSE

### ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN

NYBYGNING OG REPARATION UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE IND TIL 500 T. Egenv.

### K. ALBERTSENS SEJLMAGERI

HAVNEGADE 46 ODENSE

### 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

## KOLDING

### Kolding Skibsværft, Kolding. (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.

Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 &amp; 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

### NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

### HENRY FISKER & Co.

(R. RASMUSSENS EFTF.)

HAVNEPLADSEN

KOLDING

TELEFON 206

Største Lager af al Skibsproviant.

(Saavel fortoldet som ufortoldet.)

### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

### GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN &amp; LARSEN

Skibssmede &amp; Maskinværksted.

Telf. 107.

KOLDING

Telf. 107.

## FREDERIKSHAVN

### NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE





## ROTAN

ROTERENDE 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.

AMALIEGADE 33 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) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætnings Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## „FALCO“ HØJTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50

## RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## 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

Specialt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvarer.

## A. ALDENBORG

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 41

TLF. PALÆ 2158 Y.

## ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

Tysk Værfts-Jubilæum. — Tysklands største Skibs-  
byggeri fylder 50 Aar.

Blohm & Voss i Hamborg, nu Tysklands største Skibs-  
byggeri, kan i disse Dage fejre sit 50 Aars Jubilæum. Mange af de 230 Handelsskibe paa 1,118,314 Brutto Register tons og 726,000 HK. Maskinanlæg, som Værftet i dette Tidsrum har bygget, er udførte for udenlandske Rederier, og blandt dets 200 Orlogsskibe med 376,021 Tons Deplacement og Maskinanlæg for 1,621,000 HK. har ogsaa flere været for fremmede Stater. Endelig har det bygget 48 Doksektioner med 280,000 Tons Bæreevne, deriblandt en Del til Havne i Udlandet.

Værftets Grundlægger, Hermann Blohm fra Lybæk, som den Dag idag med sine 79 Aar staar i Spidsen for det, mødte i Begyndelsen almindelig Mistillid, da man ogsaa i Hamborg mente, at kun England kunde fremstille 1. Klasses Skibe. Han og hans Deltager, Ingeniør Ernst Voss fra Hamborg, maatte derfor lægge Kølen til et Sejlskib for egen Regning, og først efter, at de havde udført vanskelige Reparationer til fuld Tilfredshed, begyndte Rederne at give Firmaet Nybygningsordrer, som blev rigeligere, da det havde opnaaet en Ordre fra Krigsmarinen. En Udvidelse, som krævede megen Kapital, blev nødvendig, og Foretagendet blev derfor i 1891 omdannet til et Kommanditselskab paa Aktier, saaledes at Grundlæggerne kunde beholde den personlige Indflydelse. Efter Vedtagelsen af den tyske Flaadelov i 1898 begyndte det at bygge Panserkrydsere med indtil 100,000 HK. Maskinanlæg og tillige store Handelsfartøjer snart ogsaa for Turbinedrift, som naaede den største Udvikling med Bygningen af Turbinehurtigdamperne »Vaterland« og »Bismarck« paa henholdsvis 54,000 og 56,000 Bruttotons.

Efter Krigen har Værftet, i Bestræbelsen for at skabe økonomiske Skibe, endnu mere koncentreret sig paa Nybygninger for Turbinedrift eller Motorkraft og der ved lykkedes det at opnaa Bestillinger fra Stor-Rederierne og at slippe nogenlunde godt igennem Værftsindustriens Kriseaar. Nu hører Selskabet atter til de bedst beskæftigede tyske Skibsbyggerier. For Tiden arbejder det paa 8 Nybygninger, blandt hvilke kan fremhæves 46,000 Tons-Damperen »Europa« til Nordduetscher Lloyd og Motorskibet »Kungsholm« til Svenska Amerika-Linien.

## CORONA

Skrivende  
Additionsmaskine.

EN FULDKOMMEN MODERNE  
OG SOLID MASKINE  
TIL EN RIMELIG PRIS



N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3 KØBENHAVN

## AARHUS

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## 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. —

## HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22. AARHUS Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobak-  
ker og Konserver. — Tovværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp,  
Manilla, Jern og Staal. — Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrekvisitter

## NØRRE SUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

## NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKES-IMPORT

## NØRRRESUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## SVENDBORG

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/s Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## 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

## AALBORG

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## R. RECHNITZER & Co.

AALBORG

TELEFON 6100. TELEGR.-ADR.: RECHNITZER. STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

JØRGEN L. FISKER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.:  
»Fisker«

## HELSINGØR

## A/s MAJOR WRIGHT & Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING



# GRATIS!

Ganske gratis forærer VIKINGEN sine Venner denne glimrende Lods-Kikkert, af den bekendte pilot-glass type, leveret fra det kendte Firma Ivar C. Weilbach & Co. (Prahl & Sølvér).

## Præmiekonkurrence

med 4 Klasser.

## VÆRDI

## 50 Kr.



Betingelsen er dog, at vore aldrig svigtende Venner hjælper os med at skaffe os nogle Abonnenter.

1. Til den, der sender os 10 Helaarsabonnenter à 6 Kr., overlader vi portofrit en Kikkert som ovenfor afbildede.  
Skulde Energien være mindre end Interessen, eller Forholdene ikke tillade det, indbyder vi vore Venner til en lille Konkurrence. Altsaa:
2. Den, der sender os 1 Helaars-Abonnent, deltager sammen med 9 Ligestillede, som altsaa ogsaa har indsendt 1 Helaars-Abonnent, i en Lodtrækning om Kikkerten.
3. Har en Deltager, som hver Gang, han indsendte en Abonnent, opgav sit Navn, deltaget 10 Gange uden at vinde, faar han dog en Kikkert gratis tilsendt.

4. Skulde nogen synes, at Chancen bliver for lille, naar der er 10 om en, saa kan Kikkerten ogsaa vindes paa 2 Helaars-Abonnenter, idet Deltageren da trækker Lod med 5 andre, som hver har indsendt 2 Abonnenter. Deltagerne behøver blot at meddele om deres Indsendelse skal betragtes under Tilfældene 1, 2, 3 eller 4.

For at gøre det Hele lettere, kan der i Stedet for en Helaars-Abonnent à 6 Kr., indsendes 2 Halvaars-Abonnenter à 3 Kr. eller 4 Kvartaars-Abonnenter à 1.50 Kr.

Med andre Ord:

Den, der har den mindste Smule Interesse i Vikingens Fremgang eller — den mindste Smule Brug for en Kikkert, har Kikkerten for den mindst mulige Ulejlighed.

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsskolemsgade 5.

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

København K.

## DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

### G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684  
- 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

Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

Telf. Holrup 1619  
Værkt. Dønnise  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

### HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712

Amaliegade 41

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt  
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
rensning- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningssbriketten

### „REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 11. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

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.

## 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  
Brintvæske. 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

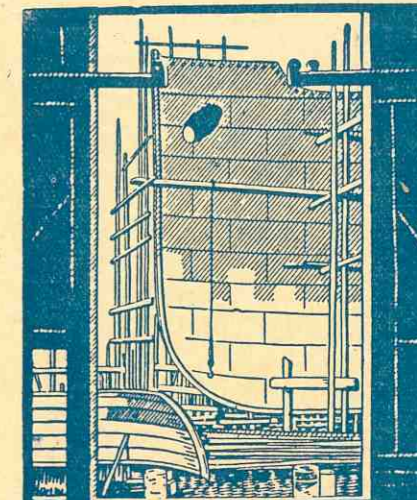
J. INGVARDSSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

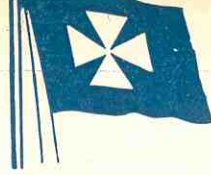


**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA





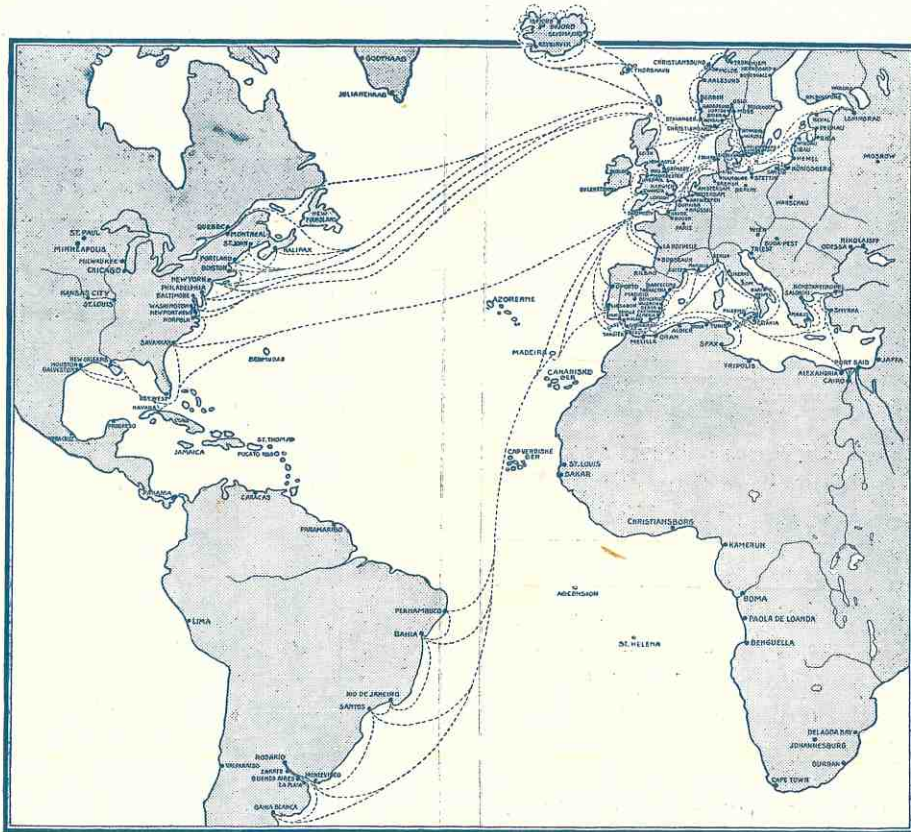
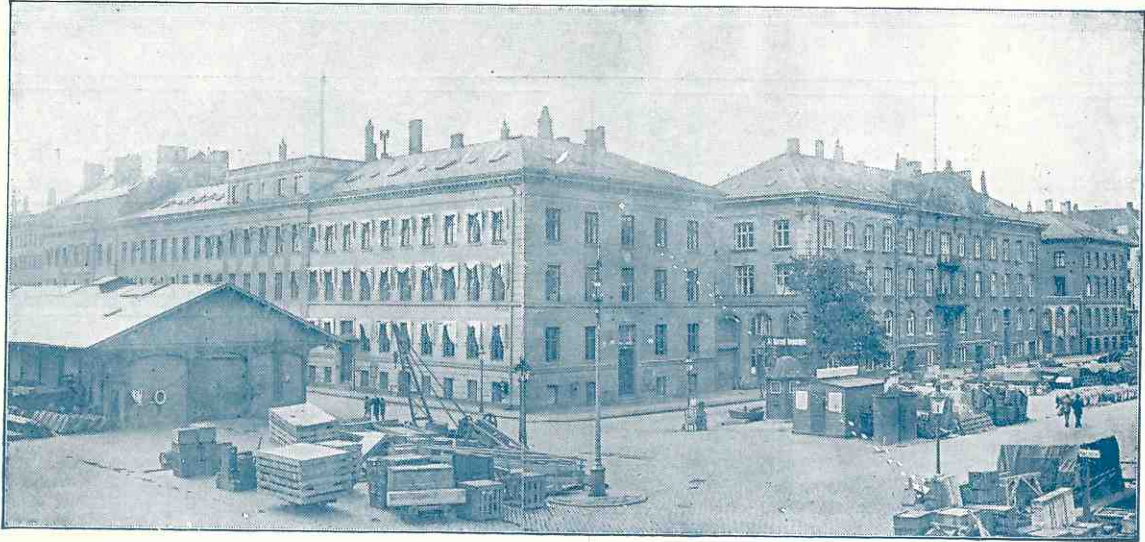


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skjæbsejere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Odegnsmatnen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri, autoriserede 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, Dockworkers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation' . . .

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



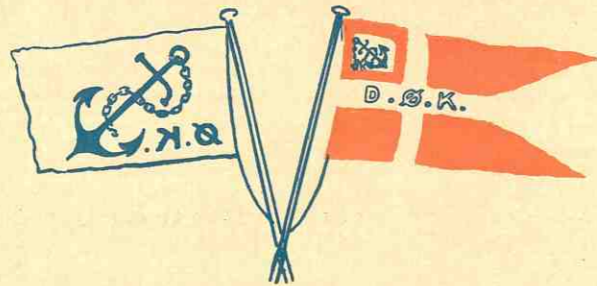
50 ØRE  
No. 6  
1927

I SIDSTE ØJEBLIK

BEMÆRK: Ø. K.s. „LALANDIA“ - SPÆNDENDE BERETNING OM REDNING -

50 ØRE  
JUNI





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rutebart*

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

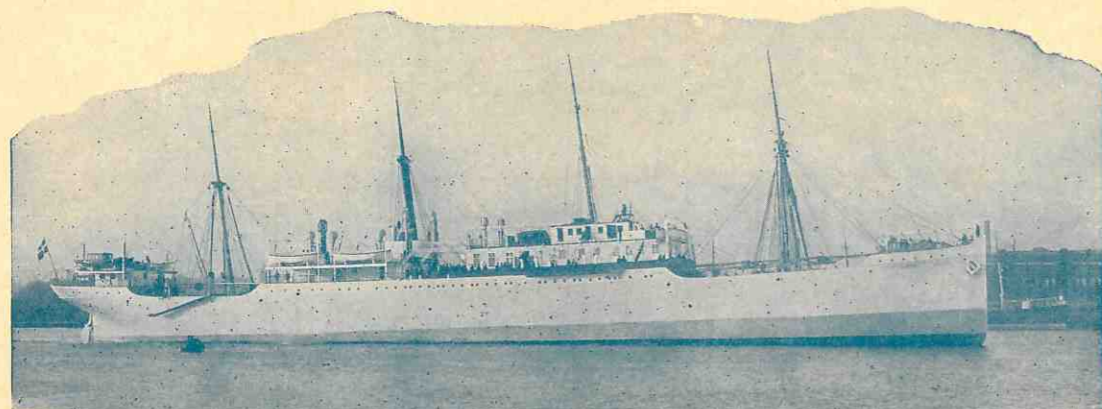
*Import til Europa*

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.

*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov og Saumølle drift i Siam.*

ALLE NÆRMERE OPLYSNINGER ERHOLDNES VED HENVENDELSE PAA KOMPAGNIETS HOVEDKONTOR,  
HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



## Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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

AMALIEGADE 43

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceelskap, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIEL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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 DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningscenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**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

**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«



**IVER C. WEILBACH & Co.**  
**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlsklør —  
 Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

INDHOLD

Redningsbaaden gaar ud. Farvelagt Tegning af Christian Bogø.

Søen og Sjovet, af Red. C. B.

Hjemad! Digt af Styrmand Karl Swensson.

2 Mands Kamre med Brusebad i Lalandia med Tegninger.

Det Nørrejydske Redningsvæsen's 75 Aars Jubilæum, af Lederen Kaptajn Eisenreich. En Stranding beskrevet i Festskriftet.

Lalandia, Ø. K.s sidste Nybygning (med Fotos).

Under kinesisk Flag af Kaptajn Carl Larsen med Fotografier.

Folketingsmand Halvdan Hendriksens Forslag om Hjælp til Sejlskibserhvervet. (Fortsat. Forslagsstillerens Tale og dens Modtagelse i Folketinget.)

Clipperen »Lightning«.

Nolft-Præmie-Opgave.

3 danske Dampere, der har haft Uheld.

Inden for de sidste Dage har 3 danske Dampere paa forskellige Steder af Kloden været ude for Uheld. Det drejer sig om Torms »Tove«, T. C. Christensens »Mette Jensen« og Danias »Birgit«.

»Mette Jensen« har været paa Grund, da den i taaget Vejr gik op ad New Waterway. Den kom dog flot ved egen Hjælp og havde ingen Skade taget.

»Birgit« er indkommet til Dubrovnik efter at have mødt haardt Vejr og mistet saa godt som hele sin Dækslast, en Last Koks.

Hvad »Tove« angaar, har den faaet sine Skrueblade bøjet og ligeledes Roret samtidig med, at den har taget anden Skade.

Den ligger i Øjeblikket og reparerer i Dakar.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.

**C. K. HANSEN**

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Central 72 (10 Ledn.)  
50529 (udenfor Kontortid)  
50589 (Havaritid, 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 35.

Bunkerkul-Afdeling.

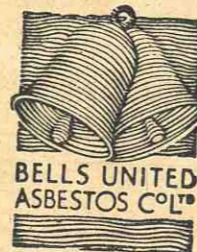
Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



**M. B. COHN**  
 TOLDBODV. 22. TELEFON 1403  
 KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: AMIANTE

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
 LONDON

<sup>A/S</sup> HANNIBAL SANDER  
 EMDRUP—KØBENHAVN  
 TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
 KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

LAASEFABRIKEN  
**„OVAL“**

Emilievej 9. Tlf. Nora 4423 y. Københavns V.  
 Leverandør til de største Skibsværfter.

fh. **S. JOHANNESSEN**  
**FEDEVARER OG KONSERVES**

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**Forhyringsagenter**  
 København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23. - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.

**Til Vejledning for Søfarende**



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
 Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*  
**ANKER**  
 Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

**SKIPPERHUSET**

HAVNEGADE 53 :: TLF. BYEN 6098

Samlingssted for alle Søfarende.

Gode Spisevarer.

Billige Priser.

Stort Bladhold.

BILLARD

Post modtages.

Ærbødigst **Jens Gabrielsen**



**JACOB JENSEN**

Baadebygger

Sundkrogsgade Sidevej, Kalkbrænderihavnen  
 Telefon Ryvangen 2500

Køb den specialiserede J. J. Standard Baad.  
 Færdige nye og brugte Motorbaade paa Lager.



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**

Telgr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Tel. 8832, Øbro 1802 x. 3757 y. Palm 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegr. adr. „Proviant“



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
København

D'Herrer Dæksofficeres gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.

Koster  
kun  
20 Øre.



Faaes  
overalt.

**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**

FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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 Maltsgtebrød holder sig frisk i c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG PAA LAND.

**1/3 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

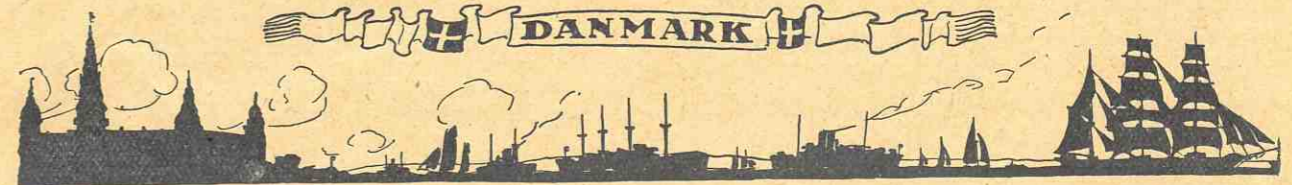
Protokoller

Sejlsport-Sæsonen er begyndt. — Standerhejsning i Københavns Amatør Sejlkub.

I fint Solskinsvejr indledede Københavns Amatør Sejlkub sin Sejlsæson den 10. Maj. Medlemmer og Gæster var som sædvanlig mødt fuldtalligt paa »Tjalfe«s Dæk, da Formanden, Ingeniør Knud Degn præcis Kl. 4 gav Kommando, hvorpaa Flag og Stander langsomt gled til Tops i den lette Brise, mens Musikken spillede.

Ingeniør Knud Degn bød i en kort Tale Forsamlingen velkommen og udtalte sine Ønsker for en god Sæson. Han fremhævede, at Københavns Amatørklub, hvis 36. Sæson hermed indlededes, var mere end en

Fornøjelsesklub. I en lang Aarrække har Klubben gjort et betydeligt Arbejde og bragt betydelige Ofre for at give Ungdommen god Lejlighed til at dentage i den Sport, der er sundere og bedre end nogen anden. I Amatørklubben er Ungdom fra alle Samfundsklasser mødtes og opdraget til godt Kammeratskab, opøvet i Præcision, Snarraadighed, Dømmekraft og Energi — Egenskaber, som Sejlsporten udvikler til Gavn for hele Livet. Ingeniør Degn sluttede med at udtale Haabet om, at mange Forældre vilde lade deres unge Sønner dyrke Sejlsport. Ingen Fritid og ingen Penge kan anvendes bedre!



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED 0 PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. 0 PORTOFRIT OVERALT 0 RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 21, TELEF. 9822 0 REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# Søen og Sjøvet.

EN VESTERHAVS-FILM.

Eller en dramatisk Stranding paa det hvide Lærred.

Thyborøn, i Maj.

Om kort Tid vil der her paa den jyske Vestkyst blive filmet en kunstig Stranding til Brug for det hvide Lærred. Skibet, Sejleren »Cecilie«, er allerede slæbt hertil og skal nu tilrigges, inden den kan agere et Fartøj i Havsnød.

Og nu følger paa ægte filmsvis den forklarende Tekst. (Red.)

Handlingen er denne:

Den jyske Strandvagt forlader ved Solnedgang sit Hjem for sindigt at gaa til sin Vagt.

I Nattens Mørke observerer han Sejleren, der er kastet ind over Revlen. Et Blus derude paa Dækket er Signalet om Havsnød. Gennem Stormens Hyl kan det høres, at Havets Kæmpeølger slaar mod Skibet, saa det knager i alle Fuger.

Hvilket skal blive interessant at »høre« paa Film! (Red.)

Inde paa Stranden tænder Strandvagten sit Strandlys, der viser de strandede Søfolk, at de er observeret.

Rigtig romantisk skal det være, for saadan vil Folk jo ha' det! Føj for Fanden, hvor det keder os at læse om det i Virkeligheden!

Strandvagten løber til Alarmsignalhuset, griber Telefonen og rapporterer til nærmeste Redningsstation: *En Stranding under Kysten!* Da sker det hurtige Oprud af Redningsmandskabet. Det kaldes sammen, og fem Spand Heste kører i susende Trav gennem Mulm og Mørke til Redningsstationen. En Signalket opsendes og eksploderer med et Knald oppe mod de drivende Skyer. Redningsbaaden trækkes paa sin Vogn ud af Redningshuset, og 8 Heste spændes for den. Mod Storm og Sandflugt aser de i Trav langs Klitterne til det Sted, hvor der kan køres ned til Havet. Atter gaar det langs den sandede Strand, og der standses ikke, før Red-

»M asserne« i Land, det store Publikum, er billedlig talt et mangelhovedet Uhyre, der ihvertfald af Fornøjelser og Sjøv kan sluge alt.

Nu har de, en Del af dem, »Lytterne«, ogsaa udstrakt Armene efter de »korte« Bølgelængder, der tidligere var Søens Privilegium, saaledes som omtalt i vort sidste Nr. Men da man tør forudsætte, at Landkrabbe-Uhyret ogsaa i Radio interesserer sig for Søen, fremkommer nok Ønsket om at faa en Skibsulykke at høre i Radio!

Hvilket herligt spændende Emne for en Radio-lytter!

Han sidder trygt og lunt i sin Lænestol og kan fryde sig over »Stormens Susen«, »Havets Brølen«, »De Skibbrudnes Skrig«, »Redningsmandskabets Raab« og endelig »De Reddedes Taksigelser efter den heltemodigt udførte Frelse«!

Søen og Sjøvet!

Skulde man ikke tro, at et saa raat Ønske var utænkeligt!

At en saa raa Tanke var langt fra Virkeliggørelse!

Og skulde man ikke synes, den danske Sømand, der kender en Strandings Kvaler, vilde føle sig ilde berørt ved en saadan Radiooptagelse?

Eller Fiskerne, som dog i saa store og stolte Skarer flokkes om Redningsbaaden for at vove Livet, naar Farens Stund er inde?

Søen og Sjøvet — det er den Maade, man forstaar Tingene paa i Land.

Maa vi be' om lidt Spænding og Skrig' om Hjælp!

Nej, den Tid er saamænd ikke saa fjern, da Radioen's gridske Fingre vil udstrække sig efter denne Lækkerbidskan: Stranding pr. Radio!

Thi Filmen, der som bekendt er lidt ældre end Radioen og derfor lidt længere fremme, er allerede i Gang med Forberedelser til en Strandingsfilm, hvor det rigtigt skal gaa løs.

Man høre bare, hvad et herværende Dagblad skriver under sin Søfartsrubrik, noget der rigtig maa interessere dets Læsere (paa Søen):



ningsbaaden er udfør Skibet. De 8 Heste staar da med opspilede Næsebor og Skummet drivende fra Bringen. De ænser ikke, at Havets Bølger skyller dem om Benene. De staar ganske rolige, de er vant til disse drøje Ture.

Ikke sandt! Finder Sømanden ikke, at dette tager sig pragtfuldt ud? Og hvor mon den Fiskerkone, hvis Søn eller Mand er bleven derude, ikke fryder sig ved Synet af de prustende Heste »med opspilede Næsebor«! De er jo slet ikke bange, de Heste! De kender jo Sorgen i Hytten, naar »min Dreng« eller »vor Far« blev derude, eller som livløse drev ind paa Stranden efter at have sat Livet til for at frelse andre!!!

Men det er ikke nok endnu, for »Folk« er ikke mætte af saa lidt; nu først er Appetiten vakt! (Red.)

Der kommer nok et Spand Heste ned paa Stranden slæbende et Vognlæs efter sig. Det er Raketapparaterne. Stranden oplyses af de flakkende Strandlys.

Ude paa Revlen hænger Skibet krænget over, saa Masterne er ved at tage Vandet. Søfolkene hænger i Rigningen.

Værsgo', Sømand! Mindes du en Nat, hvor du sad fastsurret og ventede? Dengang tænkte ingen af »Landkrabberne« paa dig, men her paa Filmen vil du gøre Lykke! (Red.)

Kan de naas med Raketlinen? Kan de trækkes i Land i Redningsstolen? Raketstativet sættes op, og Raketten skydes ud mod Skibet. Som en lysende Komet ses den i den mørke Nat.

Mindre end »en lysende Komet« kan ikke gøre det. Den vil ta' Kegler! (Red.)

Men Linen falder ned i Havet. Skibet hænger for langt ude. De 12 Redningsmænd inde paa Stranden sætter da deres brede Ryg til Redningsbaaden og skubber den ud i Havstokken. Olietøjet, de tunge Søstøvler og Redningsbælter generer dem ikke. De svinger sig over Redningsbaadens Lønning, griber Aarerne og tvinger Baaden ud mod Stormen og Bølgerne, mod Vraget paa Revlen. Redningsbaaden kan ikke gaa op paa Siden af Vraget, men maa lægge sig saa tæt ind under det, at der kan kastes en Line om Bord.

Og endelig faar Publikum en spændende Bid! Søfolk, der med Linen om Livet slæbes med Benene opad! Bare Publikum kan bare sig for Grin! Det er jo næsten lige saa godt som Isbjørnefangst med Lasso hos Knud Rasmussen!

Et spændende Drama udspilles. Man ser nu, at Søfolkene om Bord surrer Linen om Livet — en for en.

De springer nu fra Vraget ud i Havet, slæbes gennem Bølgerne, men hales lykkeligt om Bord — nogle med Benene opad, andre med Hovedet. Naar den sidste Mand er reddet, stævner Redningsbaaden mod Land. Faa Minuter efter splintres Vraget, driver ind paa Kysten som Pindebrænde, og Dramaet i Vesterhavsfilmene er sluttet.

Javel, saa er Dramaet forbi — Filmen forbi, og Folk kan gaa mættede hjem og drikke The.

Men tilbage bliver Spørgsmaalet: Hvad gør du for den danske Sømand eller den danske Fisker som Redningsmand?

Er ikke Billedet af Havets tapre Sønners Bedrifter allerede saa fastvokset i vort Sind og vort Hjerte, at det skulde synes overflødigt at »filme« det til Fremvisning eller Underholdning?

Den eneste Fremvisningsberettigelse er den, at Indtægten herved gaar til Fordel for dem, fra hvem »Havet tog«.

Dog, der skal nok laves Privatgcschäft paa det med!

Søen og Sjøvet!

Fuldmægtig Eisenreich ved »Nørrejydske Redningsvæsen« har netop udsendt sin Bog, andetsteds i Bladet omtalt. Der omtales Redningsvæsenets Historie og Udvikling.

Med tilbageholdt Aandedræt, i Beundring og Deltagelse følger vi her den stillfærdige Beretning om Redningsbaadens Kamp med det fraadende Hav. Vel er der Lighed mellem disse Redningsforsøg, men ikke *ét* for meget er taget med.

Hvert af dem er en Livets Indsats af heltemodige Folk, der hver enkelt er en Stolthed for vor Nation. Ingen Ord, intet Billede kan gengive denne gyngende Leg med Liv og Død, intet andet Arbejde kan maale sig med disse Redningsfolks Indsats! Storladent er det Liv, som leves i disse Timer — af dem, der gaar ud — og af dem, der bliver tilbage derinde, og som har Karakterstyrke nok til at styrke de bortdragende.

Vi har nu i en Menneskealder set politiske Partier drage gennem Byerne med vajende Faner og klingende Spil. Men lad da denne Bog drage sin Vej gennem Landet, gennem Hjerterne, og paa sin Vej vidne om de drøje Timer, da der ikke »tages Parti«, men *handles* — vidne om det Arbejde, der ikke kender Timer og Pris, men kun Liv eller Død, og hvis Sejrsfanfare ikke er Hornenes Trutte-Musik og vajende broderede Silkebannere, men Stormens Hylen i Takkelagen, »Brækkernes« grufyldte Brølen, de lasede Sejls klagende Blaffen — og de Reddedes stille Tak!

Det er ikke Film, ikke »Optog«, ikke Sjøv — det er det skrevne Ord om Daad!

CHRISTIAN BOGØ.

København, i Maj 1927.

## HJEMAD!

*P*aa fjerne og fremmede Have, vi fo'r,  
og mangen en Tørn har vi taget;  
men endelig satte vi Kursen mod Nord,  
og se, nu hejser vi Flaget.

*For nu gaar det hjemad i lystelig Dans  
med Dugene spændte foroven.  
Hist toner sig Jylland i Sommersols Glans,  
og Nordsøen skummer for Boven.*

*Vær hilset, du Klittens bølgende Sand,  
du Hjemsted for Fiskerbaadskaren.  
Snart runder vi Skagens fortryllende Strand  
med »Grenen« og »lange Maren«.*

*Vær hilset, min Pige, du danske Mø,  
vær hilset min Moders Stemme.  
Kun Glæden skal leve, og Sorgen skal dø.  
Hurra! For nu er jeg hjemme.*

KARL SVENSSON.  
Styrmand.

*Vær hilset du Kronborg, vor Bauta saa stolt,  
du Minde om Stortid i Norden,  
da Danskens Fjender fra Livet du holdt  
med Fæstningskanonernes Torden.*

*Vær hilset, du dejlige, smilende Sund  
med lette og blinkende Vove.  
Fortrængt er nu Mindet om Palmernes Lund  
af Duften fra Nordsjællands Skove.*

*Vær hilset, du By med de knejsende Spir,  
din Lige ret aldrig jeg finder;  
du gemmer for mig dog de største Værdier,  
min Barndoms forfriskende Minder.*

## M/S „Lalandia“.

Ø. K.s sidste Nybygning.

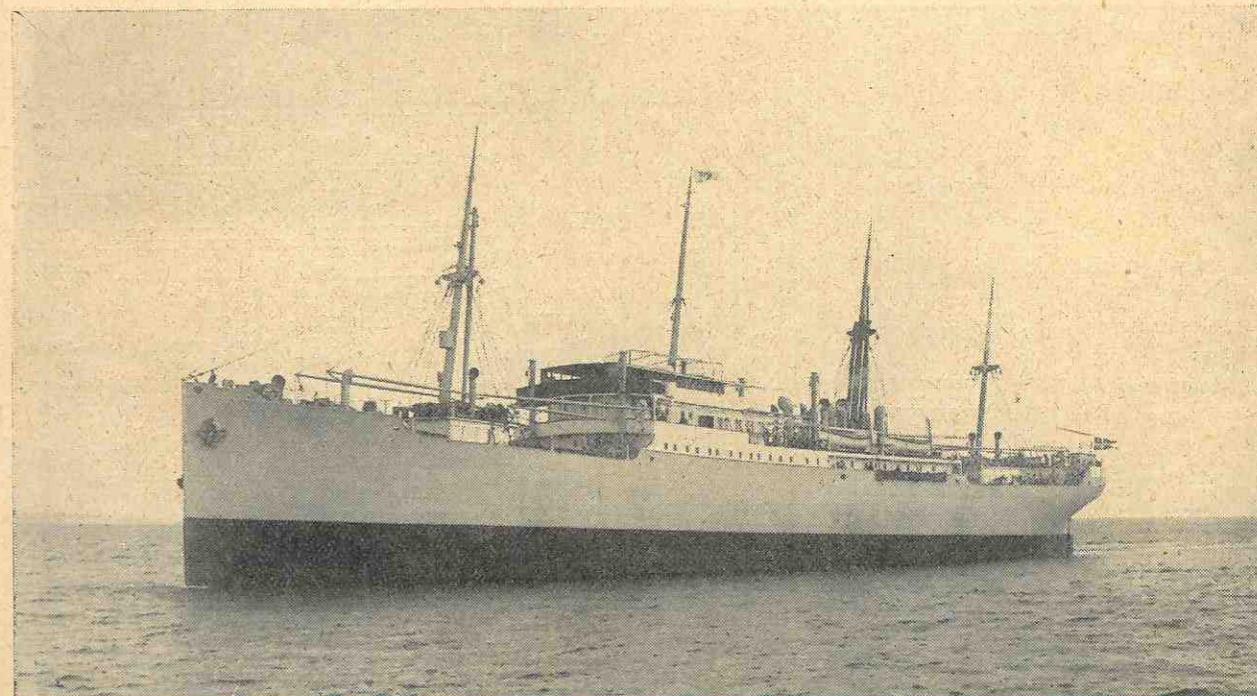
I de første Dage af April afleverede Nakskov Skibsværft sin Nybygning Nr. 29 til Østasiatisk Kompagni, M/S »Lalandia«. Skibet er bestemt til Kompagniets Bangkok-Rute og indrettet med udsøgt Smag og Elegance.

Det har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærerne 390', 0", Bredde paa Spant 53', 3",

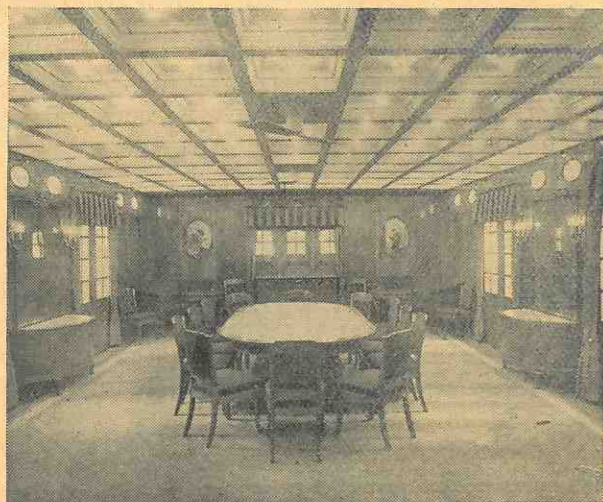
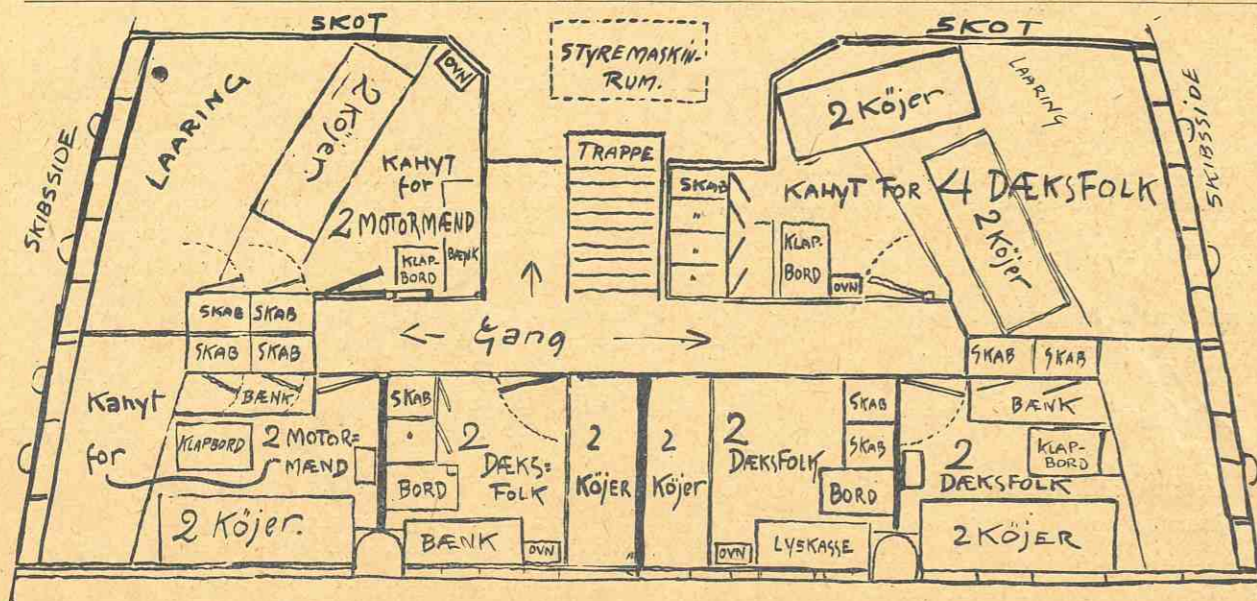
Dybde til Hoveddæk 36', 0". Det har en Lasteevne af ca. 7500 Tons Dødvægt, og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og med Huse midtskibs og agter og er forsynet med Dobbeltbund.

Midtskibs er Officerernes Kamre, Messen og Salonen indrettet. Øverst er Kaptajnens Kahyt, Radiostation og Bestiklukaf, derunder er paa Hoveddæk Salon og Officerernes Kamre, Hospital, Størrids samt Officersmesse. Mandskabsrummene er indrettede agter.

Skibets Besætning er ialt paa ca. 46 Mand. Til Opvarmning af Skibet findes en oliefyret Kedel,







bygget af Værftet. Til Skibet hører et Kølemaskineri, Fabrikat »Glacia« fra »Atlas«, København, medens Kabys og Bageovn, der er indrettet til Oliefyring, er fra De forenede Jernstøberier, København.

Der er Plads for 34 Passagerer i store og med al Nutidens Komfort indrettede Kahytter og med særlig smukt udstyret Spisesalon og Rygesalon. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 5000 I. H. K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob.

Lasten har 5 Luger, der betjenes af 14 elektriske Spil, to 7 Tons Spil, fire 5 Tons Spil og otte 3 Tons Spil.

Alt er naturligvis elektrisk om Bord — Spillene, Styremaskinen, Belysningen, Ankerspillet og Varpespillet; Radiostationen er af Rørsendertypen i Forbindelse med Tonegnist-Nødsender, og paa Broen og i Bestiklukafet raader man over de mest moderne navtiske og rent praktiske Hjælpemidler, der efterhaanden har gjort Navigatøren til noget af en Videnskabsmand.

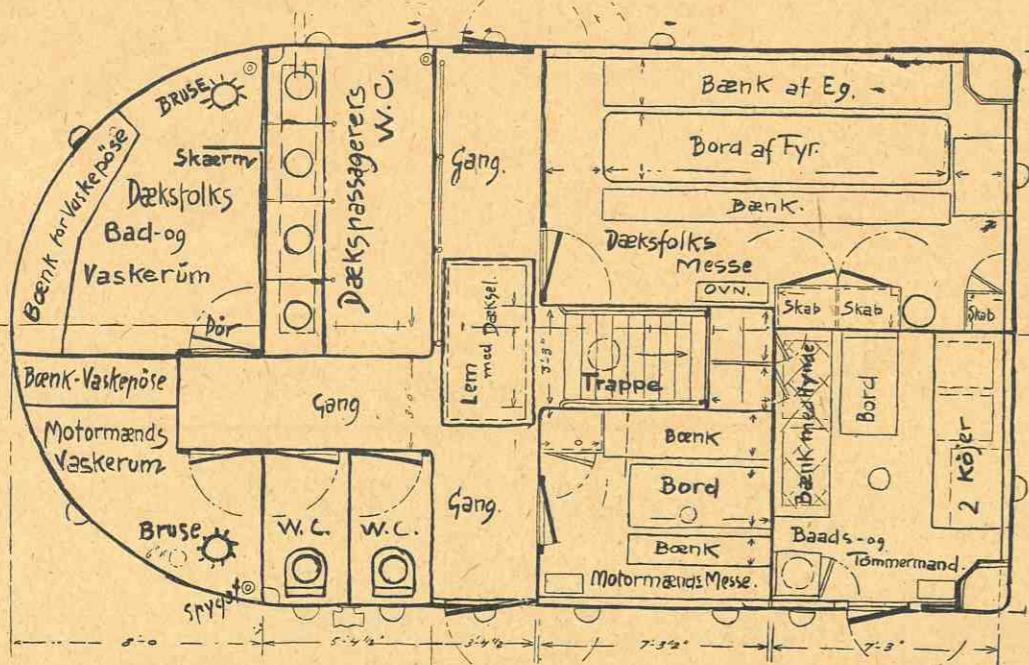
Foruden den gennemførte Elegance i Kahytterne bemærker man med Glæde den Maade, hvorpaa Mandskabets Opholdsrum er indrettet agter. Særlig 2 Mandskahytter for Dæks- og Maskinfolk med tilhørende Bad virker tiltalende.

Fører er Hr. Kaptajn V. Dahl og Maskinchef Førstem. Hr. Bang Splittroff.

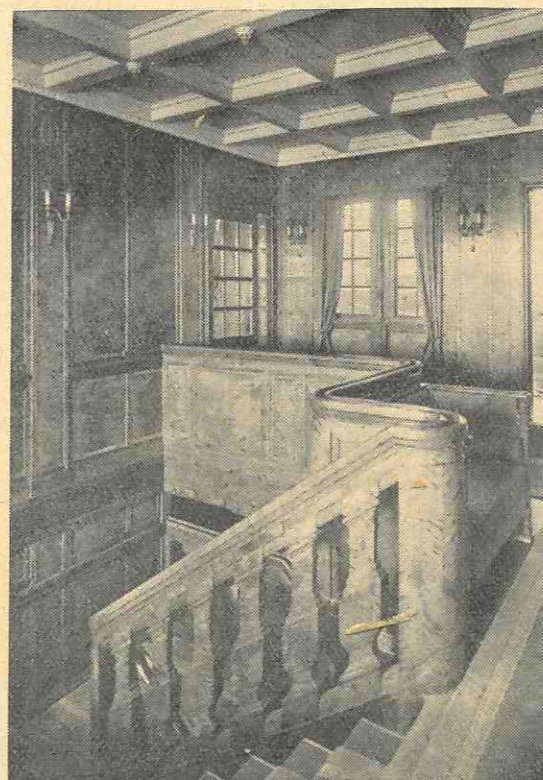
Øverst:  
Plan over 2 Mands Kamrene.

I Midten:  
Salonen midterskibs.

Nederst:  
Plan over Messer og Badekamre.



Fra Salandia's Saloner. Ø. K.



Til venstre: Nedgangs Portal og Trappe i blankpoleret Birk, Salonen.

Til højre: Bibliotek og Læsesalon.

Nederst: Passagerkahyt.

## Clipperen „Lightning“.

Der er et Par Billeder, som er godt kendt af en hvilken som helst gammel, engelsk Søulv. Det ene forestiller en fladbundet, bredbovet, gammel »East-Indiaman« af den gamle Type, — det var det højttærede East India Company's Skib »Royal George«, liggende for Anker udfør Gravesend. Det er en rigtig gammel »Roll-along-blow-along« Tøs, som i god Ro og Mag nok skulde komme til Indien uden Risiko og Havari, naar blot den tog sig Tid til det. For man tog altid Topsejlene ind dér ombord, saasnaart det begyndte at kule op. Og nedenunder Billedet stod saa Indskriften »Den gamle Skole, 1755 — Otte Maaneder til Indien«.

Billedets Pendant er »Den nye Skole, 1855 — Tres Dage til Melbourne« og viser et Skib af en hel anden Støbning, en lang, skarpskaaren Clipper, bygget med Hurtighed for Øje, taarnhøje Master med svulmende Skysejl.

Desværre fik det Skib, der repræsenterede den nye Skole, aldrig Lejlighed til selv at slaa et Slag for den gode Sag. Det blev dets Skæbne, som det saa ofte gaar med Skibe, hvis Start bekendtgøres med Trommer og Piber, at andre bar Farverne frem til Sejr og høstede Sejrens Løn. Skibet var nemlig det uheldige »Schomberg«, som paa sin Jomfrurejse løb paa en Sandbanke ved Cap Otway, og som dermed for alle Tider ødelagde sin Kaptajns Chancer.

Mottoet »Tres Dage til Melbourne«, hvilket Løfte »Schomberg« som sagt aldrig indfrie, var for saa vidt hellerikke givet af dette Skib selv. Det var givet af dens Forgænger, Amerika-Clipperen »Lightning«, hvis Navn endnu lever paa alles Læber. Endnu fyrretyve Aar efter dens Endeligt ved en Ildebrand i Geelong Havn nævnes den som et af de flottest udhalede Skibe, som nogensinde har pløjet »de syv Have«.

Endskønt »Lightning« — 1500 Register Tons — efter Tidens Forhold regnedes for et ret stort Skib, passer dette ikke paa senere og slet ikke efter moderne Synspunkter.

Længde fra Stævn til Hæk var rundt regnet 250 Fod, Bredden 50 Fod. Fra Dæk til Fløjknep knejsede Stormasten i sin Længde af 164. Storsejlraaen spændte over 90 Fod, og Læsejlsbommene lagde yderlig 64 Fod til i Bredden af det uhyre Sejlareal. Paa intet andet Skib var en Clipper-Stævn saa udpræget markeret som her, og med sine Trettetusind Kvadratyards Dug spændt ud var den et pragtfuldt Skue — en Aabenbaring, der forsvandt i Horisonten forude, ladende Konkurrenterne sakke agterud, saa tit de forsøgte at »race« den.

»Lightning« blev bygget for den velkendte »Black Ball Line«, et Handelshus, der baade i Sang og Fortællinger er berømmet i en Tid, da de store Verdenskoncerner endnu ikke kendtes. James Baines var

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -



Indehaveren af Firmaet og velkendt over den ganske Skibsverden, og »Lightning« selv var det stolteste af flere Søsterskibe, af hvilke de tre var »James Baines«, »Champion of the Seas« og »Donald Mackay«.

Donald Mackey af Boston, som tegnede og byggede »Lightning«, var en af Tidens og Verdens fineste Skibsbyggere. Aldrig havde han Skuffelser af sine Nybygninger, naar lige undtages »Great Republic« (et af de første Træ-Dampskibe til Atlanterhavsfart, tidligere omtalt og afbildet i »Vikingen«), hvis Uheld gik ham saa nær til Hjerte, at han aldrig mere forvandt det. Paa en Maade var han noget af en Fremmed mellem Skibsbyggerne, for Amerika var ikke hans Fødeland, og i Aberdeen gik i mange Aar den Skrøne om han, at han i sin Tid havde været i Lære paa paa Halls Værft, men var stukken af i Utide og havde taget en Del Konstruktionsplaner med sig. Om dette er rigtigt, kan ikke konstateres. Navnet er i hvert Fald ikke sjældent paa de Kanter af Skotland, og muligvis har en eller anden ment at kunne genkende den tidligere Lærling i Skibsbyggeren i Boston. Paa den anden Side var der en Skibsbygger Hall i Boston, hos hvem Mackay kan have været under sine »Vandrerkaar« og Læretid paa amerikanske Værfter. Sandheden er i hvert Fald, at Bygmesteren er født i Shelbourne, Nova Scotia, 1810, og at han plejede at prale af, at han nedstammede fra en af Højlandets Klæner med samme Navn, en Høvding, hvis Navn særlig var fremme i det 13. Aarhundrede. Og muligt var det denne vildtudseende Høvding, han lod sætte som Gallionsfigur paa »Lightning«. Som ung Mand drog han til Staterne og arbejdede bl. a. hos Messrs. Webb, Brown & Bell, saavel som hos andre, inden han selv nedsatte sig i Boston. Paa denne Maade var han fuldstændig in-

de i de amerikanske Finesser paa Skibsbygningens Omraade, der netop stod i sin Opkomst.

Foruden disse fire stolte Sejlere udgik der fra Donald Mackays Værft flere Søsterskibe til »James Baines«, Caliafornia-Clipperne »Flying Cloud« og »Sea Witch«, endvidere »Chariot of Fame«, senere charteret af »White Star Line« til Emigrantfart paa New Zealand; »Empress of the Seas« og »Sovereign of the Seas«, endvidere den uheldige »Great Republic« og den gamle »Glory of the Seas«.

»Lightning« afsejlede fra Boston paa sin Jomfrurejse den 18. Februar 1854. Kaptajn James Nicol Forbes, almindelig kendt under Navnet »Bully« Forbes, havde maattet tage Turen gennem Staterne for at føre den over, og som Passager medfulgte som Skibsbyggerens Repræsentant Kaptajn Lauchlan Mackay, en »bluenose« Skipper af den mest haardkogte Type, der havde gjort adskillige fine Rejser med »Sovereign of the Seas« og derfor ikke lod »Bully«-Forbes noget høre.

Afsejlingen fra Boston skete under meget sømmelige Former uden den sædvanlige Skraalen op af Koret nede i Havnekvarteret. »Bully«-Forbes maa have haft sit Søndagsansigt paa ved denne Lejlighed og skal have gjort et ganske tiltalende Indtryk paa Bostonfolkene.

— »Lightning«s Kaptajn — skrev et Bostonnerblad — som er en meget gudfrygtig og tilforladelig Mand, blev fulgt ned til Havnen af en stor Skare af Brødre og Søstre fra Menigheden.« Naar man tænker paa hele den Række af Anekdoter, som fortælles om »Bully« Forbes, og paa Karakteren af disse Historier, saa maa det siges at være et ganske kønt »Basunstød«, han her fik ved sin Afrejse.

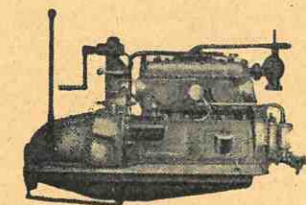
»Bully« Forbes havde kun »Lightning« een Rejse, men



# THORNYCROFT



**MOTORBAADE**  
TEGNES OG BYGGES PAA EGET VÆRFT



**MARINEMOTORER**  
FRA 7 TIL 350 HK.

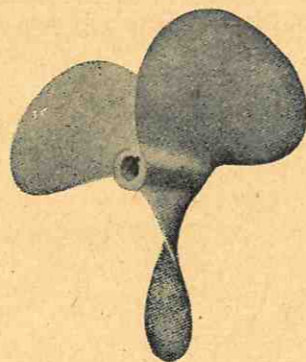
**BYGNING**  
**REPARATION**  
**VINTEROPBEVARING**  
AF ALLE SLAGS FARTØJER

# THORNYCROFT

SCANDINAVIA A/S

HOVEDKONTOR  
BAADEBYGGERI,  
MOTORVÆRKSTED &  
LAGER

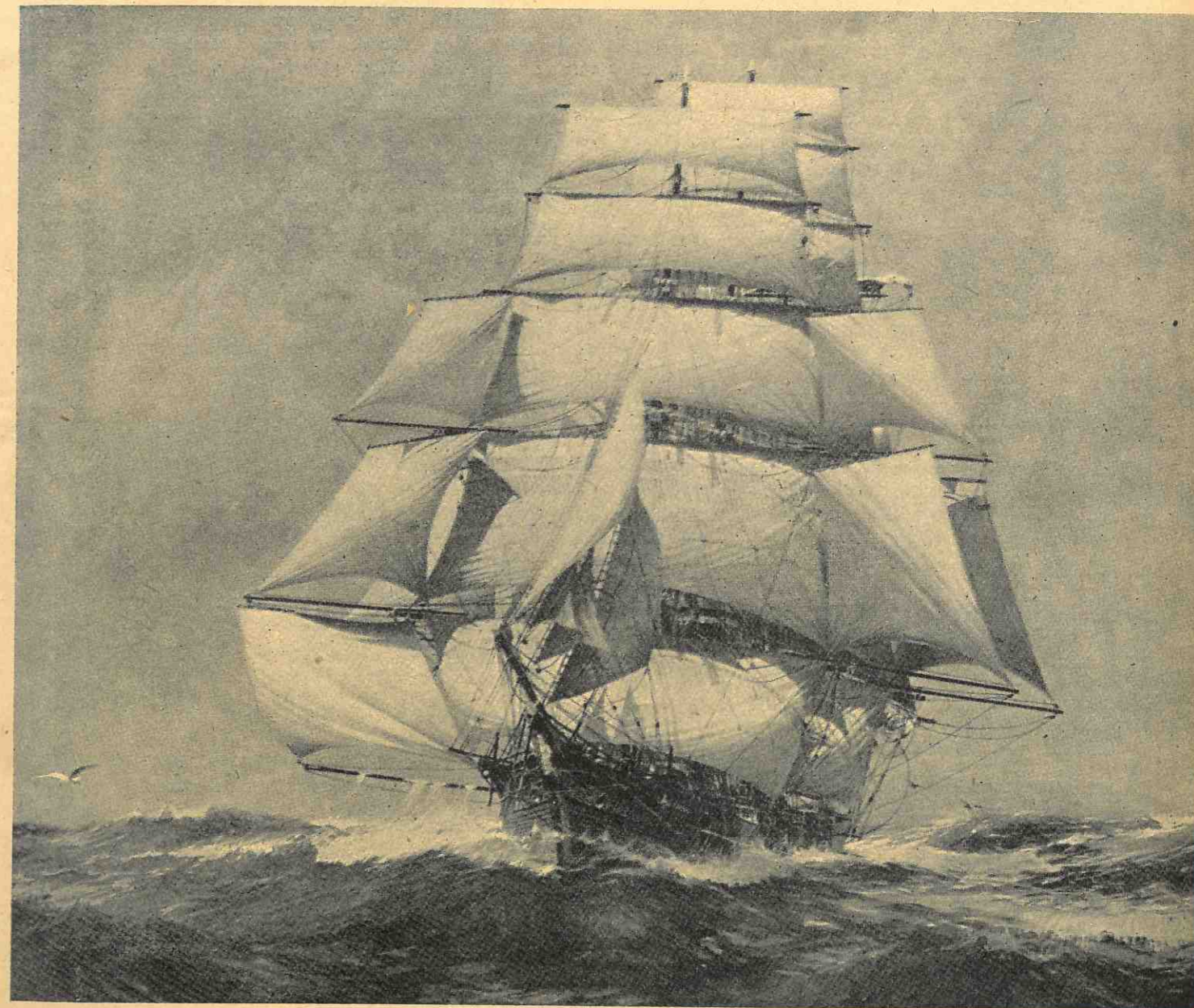
KØBENHAVNS SYDHAVN



VI ER SPECIALISTER I  
**SKRUER**

VESTRE TEGLGÅDE

TELEFON:  
CENTRAL 3930



Clipperen »Lightning«. A Black Ball Clipper running the Easting down. (Efter Spurting i »The blue Peter«).

alligevel er der mindst tolv Personer, som har hørt om ham, for hver een, der har hørt Tale om hans Efterfølger, Kaptajn Enright, skønt denne var en fuldt saa dristig og brillant Sømand og en Mand af betydelig mere storslaet Karakter. Alligevel var der noget over Kaptajn Forbes, som gjorde ham til en Slags Folkehelt. Han var ikke saa lidt af en Pralhans, med en Paagaahed, der grænsede til Frækhed, og ikke saa lidt teatralsk, men havde foruden en hel Del af det, man kalder personlig Charme eller rettere noget mystisk i Retning af »magnetisk Tiltrækning«. En ægte skotsk »Aberdeen-Dreng«, der havde begyndt sin Vej til Søs gennem Klydset forude, og som allerede i sine unge Aar var naaet frem til en fremskudt Position indenfor sit Omraade ved Energi og fræk Paagaahed! Og dertil meget selvtilfreds — saadan var Kaptajn »Bully« Forbes!

Hans første Skib var ellers den forfærdelige gamle

Kasse »Marco-Polo«, hvis enkelte heldige og hurtige Rejser til Kolonierne man tilskrev Kaptajn Forbes' Sømandsskab og Dristighed, men ogsaa i dette Tilfælde havde Lykken været bedre end Forstanden. Alligevel er der ingen Tvivl om, at denne hæsle gamle Lappedykker af en Quebec-Tømmerslæber havde nogle forbavsende Resultater med Hensyn til Hurtighed, Resultater, der ellers var ganske ukendt i dens Historie.

Mange Aar efter, at Kaptajn Forbes' rastløse og stolte Hjerte var hørt op at slaa og han selv stedet til Hvile i en afsides Grav i Smithdown Road Cemetery, laa en Liverpool Skude og lastede Guano ved Chinchua Øerne, og samtidig laa der den gamle »Marco Polo«, som paa dette Tidspunkt — i Halvfjerserne — maa have været en kølsprængt Rest af sig selv. Og alligevel kunde den gamle Fyr faa en Raptus af sin fordums Ungdommelighed å la »Bully« Forbes, for da de kom under Sejl, samtidig, kan det nok være, at »Marco Polo« kun-

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



de »spadsere«, og Liverpool Skipperen kunde kun trøste sig i sin Forbløffelse med et: »Gu', kan den sejle, den gamle Kasse! Og jeg maa sige, den ligefrem forskrækker mig, som den kan!«

Traditionen tillægger, forøvrigt med Urette, Kaptajn Forbes den Fortjeneste at være Opfinderen af Stor-Cirkel Sejladsen, for hvilken *Løjtn. Maury* fra U. S. A. Hydrographical Departement gjorde sig til Talsmand, men han var uden Tvivl en af de første, som førte Teorien ud i Praksis. Hans Ruter til Australien var lagt langt sydligere end nogen af Forgængernes, og hans Eksempel blev fulgt af Efterfølgerne. Han havde paa en mærkelig Maade det, Søfolk og andre kalder »den sjette Sans«, der forøvrigt tillægges ikke saa faa Kaptajner i hine Tider, da Traadløs og andre nautiske Hjælpe midler ikke var saa uundværlige som i vore Dage. Talrige Historier fortælles endnu om denne hans mærkelige Egenskab. En af dem stammer fra en Autoritet som hans Kvartermester, der havde sejlet med ham flere af Rejserne, og beretter, at da de for Hjemgaaende paa en af Rejserne nærmede sig Scilly Øerne efter ikke at have haft Land i Sigte i seks Uger, kom han op paa Poopen efter Middag, kastede et Blik paa Kompasset og sagde saa ligesom til sig selv: »Jeg tror, jeg gaar indenfor«. Derefter fortsatte han til Rorsmanden: »Fald af en halv Streg!« — og til den vagthavende Officer: »Kald paa mig, naar De faar Bikop i Sigte!«

Maaske stolede han lidt for meget paa denne sin sjette Sans, som da han løb den nye Clipper »Schomberg« paa Grund, hvorved den blev Vrag. Uvist er det dog, om han med Vilje lod den tage Grunden, fordi han var bleven gal over, at den ikke svarede til hans Forventninger som »Rekordmager«. Enhver Kaptajn dengang som nu ved, hvorledes Mistilliden klæber til den Kaptajn, der har mistet sit Skib, klæber vedvarende til ham, uanset hvilke Omstændigheder der end taler til hans Forsvar. Og Kaptajn Forbes maa, hvilke Fejl han ellers har været i Besiddelse af, dog have ejet en vis Portion skotsk Snuhed for at kunne have været i Stand til at kravle saa højt paa Ærens Stige, som han gjorde, endskønt han i Virkeligheden havde meget lidt af det Skær af Forsigtighed og Stædighed, der ellers præger en Scotsman. Han var mere noget af en Kapernatur og Fribytter, en Type, som maaske i en anden Retning kan kaldes typisk skotsk, for den Race, der frembragte Folk som *Donald Smiths* og *Colin Campbells*, talte ogsaa Mænd i sig som *Rob Roys* og *Sir Andrew Bartons*.

Men den egentlige Fejl, der gav Anledning til »Schomberg« Forlis, maa tilskrives Naturens Luner. Det Faktum er nemlig konstateret, at Kaptajn Forbes sad og spillede Whist i sin Kahyt, og at han, ligesom *Sir Francis Drake* ved en mere heldig Lejlighed, fuldendte Spillet — og kom paa Dækket for sent til at faa Skibet til at gaa over Stag, inden det uundgaaeligt løb op paa Sandbanken. Den eneste Forklaring er den, at han ikke syntes tilstrækkelig at have regnet med den Mulighed, at Vinden havde lagt sig, mens han sad i Kahytten. Der er paa engelsk et gammelt Ord, som siger: »Spar var Trumf, da *Basing House* blev taget«, og hvad der nu end var Trumf i Kaptajn Forbes' sidste Rubber, saa maa han have erindret den til sit Livs sidste Dage. For at gøre en lang Historie kort, saa kravlede »Schomberg«, den stolte Clipper, højt op paa Strandbredden, hvor den huggede sig selv i Stykker tilligemed Kaptajn Forbes' gode Renommé.

Der er et gammelt Ord, som siger: »Den Guderne vil ødelægge, gør de først tillidsfulde«, og det synes at passe paa stakkels Forbes' Skæbne. Hans Succes med »Maro Polo« gik ham til Hovedet, ikke mindst ved de store Banketter, hvor han bogstavelig talt blev vist frem. Han var een af de Stakler, der kan sige med Digteren: »Gud fri mig for mine Venner!«

Der er ogsaa en munter Historie, der handler om et Møde mellem Kaptajn Forbes og en Omnibus Kusk, i hvis joviale og selvsikre Skikkelse, Kaptajn Forbes mødte sin Skæbne. Han havde netop inde fra varsket Kusken om at standse, men om det nu var Vejrets Skyld eller hvad, Kusken tog ikke Notits deraf. Dette var for meget for den iltre Forbes, han sprang ud i Løbet og plantede sig paa sine to sikre Fødder lige foran Hesten, saa Kusken var nødt til enten at standse eller køre ham ned.

»Véd De ikke, hvem jeg er?« tordnede han vredt op mod Kusken. »Jeg er Kaptajn Forbes fra »Marco Polo.«

»Jeg giver Fanden i, om De saa er Kaptajn i Helvede!« svarede Omnibuskusken. »De er i hvert Fald ikke Kaptajn ombord paa denne.

Og dermed gav han Hestene een af Snerten, saa at den »store Mand« maatte springe til Side for ikke at blive revet over Ende og slæbt i Sølet.

Efter Tabet af »Schomberg« gik Forbes ud til Østen, hvor han lejlighedsvis fik et mindre Job i Kystfart eller maatte tage en Styrmands Plads, en bitter Pille for en saa impulsiv Natur som hans.

Han døde i Liverpool lidt over 50 Aar gammel, og

hans Gravsten i Smithdown Road Cemetery gengiver det Faktum, at han var Kaptajn paa »Maco Polo«.

»Lightning« startede altsaa for sit første Trip den 18. Februar 1854 og havde en glimrende Sejlads til Liverpool. Mellem dens bedste Ydelser var 436 miles for en Dags Sejlads indsejlet Distance, hvilket siges at være den højeste Rekord af noget Sejlskib. »Lightning« passerede Rock Light den 4. Marts, altsaa mindre end fjorten Dage, fra Land til Land.

Dens første Australierejse gav baade Forbes og hans nye Skib enhver Lejlighed til at prøve deres Kræfter til det yderste, og det er sandsynligt, at det er herfra det berømte Slagord stammer: Helvede eller Melbourne.

En Passager, hvis Nerver helt var nedbrudt som et Resultat af Forbes dristige »cracking on«, og som var slaaet af Rædsel ved at se Skuden blive klædt med det ene Sejl efter det andet i en forrygende Storm for Vejret, nærmede sig forsigtigt Kaptajnen og spurgte, hvor han dog troede en saa djævelsk Dumdristighed vilde føre ham tilligemed Skib og Passagerer hen.

»Til Helvede — eller Melbourne paa trede Dage!«, svarede Kaptajn Forbes, og sidenhen blev det en Tradition i den Rute.

Det var ogsaa paa denne Rejse, siger man, han maatte holde sit Mandskab fra Mytteri ved Hjælp af Revolveren, ligesom han havde praktiseret Metoden fra de amerikanske med at sætte Hængelaase paa alle Skøder og lade Faldene bevirke med Lusplætning for at frygtomme Sjæle mellem Officerer og Mandskab ikke skulde fingere ved dem.

Og selvfølgelig kunde der siges en hel Del til Fordel for Forbes, som Yankee-Skipperen. Mytteri i hine Dage var ikke noget usædvanligt, og en Liverpool Avis fra denne Tid giver netop træffende en Skildning af, hvad der passerede paa en Black Baller »Tudur« paa Rejsen ud. Det skal ikke have været lutter Forlystelse for Passagererne at være Vidne til. Og paa Hjemrejsen, hvor Kaptajnen havde en Million Unzer Guld ombord, maatte der ogsaa en haard Haand til for at klare den.

»Lightning«s Hjemtur har sikkert ogsaa været haard, for Kaptajn Forbes mistede Fortoppen og et Par Læsejlsbomme paa Højden af Kap Stiff. Under alle Omstændigheder bragtes »Lightning« sikkert i Havn i Liverpool efter et Stræk paa fireogtrede Dage, hvilket menes at være Rekord, skønt det synes, den har kunnet holde denne Fart lige indtil de sidste Dage.

Kaptajn Forbes kvitterede »Lightning«, inden den kom ud paa sin næste Rejse, og der kunde for saa vidt ikke findes større Kontraster, end ham og den Mand, som overtog hans Plads paa den berømte Clipper.

Kaptajn *Anthony Enright*, som forlangte — og fik — et ekstra Salær paa 1000 £ for at overtage Kommandoen, kom til Liverpool med fuld Honnør efter at have ført den i Aberdeen byggede Clipper »*Chrysolite*«, et af de første Skibe, som paa engelsk Side havde optaget Kampen med den konkurrerende Yankee The-Flaade. Flere Gange havde han af sine Rederier modtaget store Udmærkelser, men Heldet havde aldeles ikke fordrejet Hovedet paa ham, skønt han ikke var slem til at undervurdere sine egne Evner. Af en eller anden ukendt Grund gik han under Navnet Yankee-Enright, endskønt han var Amerikaner af Fødsel. Sandsynligvis havde han sejlet mange Aar med amerikanske Skibe; hvor

han havde et godt Ry som Kaptajn, og er paa denne Maade bleven kendt med Donald Mackay, som saa har anbefalet ham til Black Ball Linjen.

Han indgik aldrig Væddemaal vedrørende de Skibe, han førte, ja ikke engang det sædvanlige Væddemaal om en ny høj Silkehat, som ellers var saa almindeligt mellem Skibskaptajner. Fotografier viser ham som en Resolut, men venlig udseende Mand, en praktisk Mand, men ret alvorlig, glatbarberet med Whiskers. Han haandhævede strengt Disciplinen ombord, ikke mindst naar nogen af Passagererne omgik Skibsreglementet med Lys o. s. v., Kostreglementet skulde overholdes, men til Gengæld kunde han ogsaa gaa til den modsatte Yderlighed, for engang paa de sydlige Breddegrader, da der var faldet meget Sne, gik han lystigt i Spidsen for en regulær Sneboldkamp. Han var heller ikke imod, at Passagererne fik sig en Svingom oppe paa Poopen.

I et Punkt lignede han sin Forgænger, for han hængte alt det Sejldug paa »Lightning«, som Forbes havde haft ude at lufte og mere til. Han havde ikke for ingenting været i Kinafarten, kun een Gang paa de første seks Rejser har den ligget underdrejet.

Alt dette var nu alligevel ikke saa hensynsløst, som det saa ud til. Det dristige gaaen paa under disse stormfulde Breddegrader er til Tider meget mere sikkert i det lange Løb, og efter al Sandsynlighed er nok saa mange Skibe gaet tabt ved Forsigtighed som ved at byde Uvejret Trods og lade staa til. Sejlskibskaptajnen maatte tage til Motto, ligesom Kæmper i det gamle Eventyr: »Vær tapper, vær dristig, men vær ikke for dristig!« At dreje under i haardt Vejr er en af de farligste Manøvrer, ganske særligt i Skibe med saa høj en Rejsning som Mackays Skibe, der var tilbøjelige til at aflevere Topstænger med Tilbehør, naar Skibet blev drejet til Vinden. Desuden var Australien Clipperne bygget til at kunne lade Sejlene ryge, naar de ikke kunde holde. Dette betød dog samtidig, at de var lavet af det bedste Gods, som kunde skaffes for Penge. Rær og Støtter var de stærkeste, som kunde opdrives, Sejldugen ligeledes, og Tovværket var gennemprøvet fra Ende til anden. Skibenes forholdsvis høje Fribord tillod dem at løbe for Vejret og fra Søen, som vilde have sendt til Bunds Sejlskibene fra 80'erne og 90'erne, naar de kom anstigende med en Dækslast af Træ eller lastet med Korn eller Salpeter til Plimsollerlinjen. Det fortjener at nævnes, at trods alt hvad de blev »drevet« frem, led Black Ball Skibene meget lidt Havari paa Toppene. Fraregnet det omtalte Tilfælde, hvor »Lightning« havde Havari paa Fortoppen, var der under Forbes Kommando kun et, paa Rejsen ud til Melbourne i 1856, hvor baade Mesan- og Foretopmast's Læsejlsbom røg i Pindebrænde.

»Lightning«s Rekord var under Kaptajn *Enright* ganske bemærkelsesværdig, 430 miles paa et Etmaal, naturligvis »easting down«. Men ellers var dens Rejser en mærkelig Blanding af groteske, komiske Oplevelser og høj Tragedie. Engang f. Eks. var der en drukken kvindelig Passager paa 2. Klasse, som af en eller anden uforklarlig Grund stak Ild paa sine Køjemadrasser, af hvilken Aarsag hun i Overensstemmelse med Søloven blev belagt med Lænker og sat i »det sorte Hul«. Der var ogsaa flere Tilfælde af »Mand overbord«. Enkelte endte lykkeligt, som f. Eks., da en Passager, der ikke kunde

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



svømme, holdt sig flydende ved Hjælp af en Redningsbøje, som var kastet ud til ham, indtil Baaden kunde blive svinget ud og firet ned for at fiske ham op. Ved en anden Lejlighed gik det ikke saa godt, som da en stakkels Jungmand gik overbord fra Klyverbommen, og Baaden ikke kunde blive klar af Skibet, før Farten var taget af det — altsaa forsent. Ganske anderledes heldigt slap Tømmermanden fra det. Han arbejdede paa Røstværket udenbords, da han fik Overbalance. Heldigvis fik han fat med Øksen paa Fokkeskødet og kunde holde sig fast dér, til der kom Hjælp.

Det var paa den fjerde Rejse udefter, at den præsterede at løbe den bemærkelsesværdige Rekord af 2188 miles paa seks Dage, men paa Hjemrejsen var den nær gaaet til Davi Jones Locker.

Paa 49 Graders sydlig Bredde var Vejret bleven tykt og taaget og under et vedvarende Regnvejr, hvor Bygterne faldt som Hagel, opdagede Udkiggen pludselig Brod paa Læ Bov. Den første Tanke var naturligvis, at det i disse Farvande maatte være Is, men Faren viste sig i dette Tilfælde at være Brod over Klippeskær. Skibet blev straks lagt paa den anden Bov, men her viste sig straks efter Farvandet fyldt med Klipperev i faretruende Nærhed til Luvart. Heldigvis løjede Vinden i Mellemtiden, saa det blev omtrent vindstille, og der er ingen Tvivl om, at Kaptajn Enright har haft nogle af de mest urolige Øjeblikke i sit Liv, inden Skibet kom klar af Faren.

I 1857 kvitterede Kaptajn Enright »Lightning«, som derefter under Kaptajn Byrne førte Tropper til Indien under Oprøret. Dette var den eneste Rejse, hvor »Lightning« var taget ud af Melbournefarten.

Herefter ved man ikke rigtig noget om den. I Tredserne fik den en ny Kaptajn, Tom Robertson, der forøvrigt havde Talent som Marinemaler, ligesom Kaptajn Clayton paa Kent, Kaptajn Holmes paa Cimba og Kaptajn Whall paa Greens Skibe. I »Young Australia«s Logbog hedder det om »Lightning« paa 39 sydlig Bredde:

»Ved halvni Tiden passerede vi ganske tæt ved et pragtfuldt Sejlskib, som viste sig at være den berømte »Lightning« paa Rejse fra London til Melbourne, 51 Dage ud. Dette Skib tilhører White Star Linjen og regnes for en meget hurtig Sejler, saa det, at vi er løbet fra den, tager vi som en Fjer i Hatten.«

Men den skrivende gør sig her skyldig i en Fejltagelse ved at betegne »Lightning« som tilhørende White Star Linjen, ligesom den heller aldrig har sejlet fra London, selv ikke med Tropper.

»Young Australia« var heller ikke mellem de hurtigste af Black Ballers Skibe. Dens sædvanlige Tid for en Rejse var ca. 90—100 Dage, og saaledes fra Aar til Aar. Efter dette at dømme, skulde »Lightning« da have været henvend 10 Aar gammel og allerede være paa Retur.

I Aarene mellem 1865 og 1869 (da »Lightning« gik op i Luer) havde den en Kapsejls hjem fra Melbourne med den berømte Aberdeen Clipper »Star of Peace« og »Georg Thompson«, begge fra White Star, og den sidste bygget af Træ i 1865. Alle tre Skibe forlod Melbourne samtidig og saa ikke noget til hinanden paa hele Hjemrejsen. Men da »Georg Thompson« ankrede ved the Downs (Deals Rhed ved Dowerstrædet) og ventede paa at en Slæber skulde komme og tage den

op ad Themsen, kom et andet Sejlskib med Slæber for til Syne bag South Foreland. Det var »Lightning«. Skipperen paa »Georg Thompson« bandede og svor og gav Ordre til at tage Ankeret ind i en Fart og prajede en Slæber. Men »Lightning« svajede stolt ind i Victoria Dok, da »Georg Thompson« langsomt passerede paa Vej til London Dokker. »The Star of Peace« ankrede først ved the Downs Dagen efter.

Rejsen var gjort paa 64 Dage fra Lods til Lods, en vidunderlig Præstation af alle tre Skibe.

### III.

Og nu nærmer den berømte Clippers Endeligt sig. I dens Stjerner stod skrevet, at den ikke skulde trælle under fremmed Flag, ej heller skulde dens Endeligt være den Besejrede af Bølger og Orkan, som den dog havde bekæmpet saa tappert. Skæbnen havde bestemt en ganske anderledes glørværdig Livsafslutning for den — noget lignende de gamle Vikinger undte sig selv og deres Skib, som havde fulgt dem i Krig og paa Rejser. Mere lykkelig end dens første Ejer og første Kaptajn skulde den ikke overleve sin Berømmelse. Den blev sin egen Begravelsesfakkell — en værdig Afslutning paa en ærefuld Bane.

I Oktober 1869 laa den i Geelong Havn og lastede Uld til London. Men i denne Vare, som har let til Selvantændelse, udbrød pludselig om Natten Ild, som henad Morgenstunden havde faaet ganske godt fat.

Skønt midt om Dagen brændte det store Skib som et Kæmpe-Ligbaal. Man frygtede, at Ilden skulde forplante sig til Kajer og Skure, ja endda til Byen selv, der ligesom alle lignende Byer i Kolonierne var bygget af Træ. Skibets Undergang vilde blive Byens. Men som »løst af usynlige Hænder« brast og brændte dens Fortøjninger og Skibet drev ud i Havnebassin.

En mørk Sky af Røg steg fra dens Luger og Flammer glimtede imellem. En efter en gik de stolte Master og Spær overbord. Unyttige Forsøg paa at sænke den ved Kanonild blev gjort, men der skulde mange Salver til for at den Kæmpeskrog af Træ skulde mærke det. Man behøver blot at sammenligne, hvorlænge de tømmerlastede Skuder kan holde sig flydende, selv med det meste af Skroget under Vand i en Brandstorm eller Braadsøer i Nordsøen eller Atlanten, eller betænke hvorledes gamle Træskuder, selv de der er læk som en Si, kan holde den gaaende paa Pumperne mellem Skandinaviske Havne.

Endnu ved Nattetid brændte Skroget i Vandlinjens Højde, og alt hvad der nu ellers var synligt var Hækken agter, de overbrændte Rester af Masterne og Stævnen med Klyverbommen stolt ragende op i Luften i ensom Majestæt.

Saaledes gik den i Vinterhi for evigt, »Lightning«. Genstanden for tusinde »spundne Ender«, Heltinden af de mange stolte Rejser! »Lightning« — »Lyn«, var dens Navn, og Ild blev dens Bane. Som Lynet var dens Rejser, som Lynet kort blev dens Liv — femten Aar! Men endnu er der Mænd, som vil mindes den, naar den duvede sin Vej i »the Roaring Forties«! Her var dens Rige, her dens Heltegerninger, naar den med Topsejl og Læsejl rullede Knobene ud i sit Kølvan! Et Syn, som aldrig mere skal aabenbares! — A Black Ball Clipper running the casting down!

## UNDER KINESISK FLAG

Af Kaptajn CARL LARSEN

Efter at have overleveret vor Prise ved Taishan som omtalt i Bladet Nr. 8, 1926, fortsatte vi vor Rejse til Hongkong. Ved den vestlige Territorialgrænse til denne Havn fik vi en — for et kinesisk Regeringsskib — højst mærkelig Modtagelse, ikke fra britisk Side, men fra de i denne Del af Havnen — i dusinvis — liggende Junker, idet vi, da vi passerede dem, blev tilraabte alle mulige Skældsord, Ord som »Forrædere«, »Hvide Djævel«, »Sønner af Hunde« og andre ubeskrivelige Udtryk, som en Kineser er en Mester i at finde paa; efter denne Strofe fulgte »Stryg Forræderflaget!« — alt naturligvis paa Canton-Dialekt, som vi Europæere ikke forstod et Ord af, men som vor Steward med et Smil oversatte for os.

Efter denne Velkomsthilsen forstod vi straks, at Revolutionen var i fuld Gang. Vi strøg naturligvis ikke vort Drageflag, som var Aarsagen til disse Udgydelser. Efter vor Ankomst fik vi straks en Skrivelse fra vor Hongkong Kommissær, hvori han beskrev Revolutionens Gang og bad vor Chef — for at forhindre Forstyrrelser fra privat Side — at stryge Drageflaget. Kort efter blev ved en lille Ceremoni — uforglemmelig for os 7 europæiske Officerer — Drageflaget strøget for sidste Gang.

Efter at have fyldt vore Bunkers, provianteret og over-



Kinesisk Junke.



Øverst: The Bund, Canton. Et myldrende Flodliv rører sig paa Baadene foran Kajen. Nederst: Canton Rever set fra Toppen af Sum Co. Bygningen her ses tilhøjre i det store Billede paa næste Side.

adskillige Apiritifer, berettet vore smaa Oplevelser til vore Venner, afsejlede vi til Canton, hvor Revolutionen nu var paa sit højeste. Da vi allerede paa lang Afstand kunde høre, at der ikke blev sparet paa Krudtet, fandt vi det raadeligt at hejse Sun-Yat-Sens Flag, som allerede paa denne korte Tid havde gennemgaaet adskillige Forandringer baade med Hensyn til Mønstré og Farver.

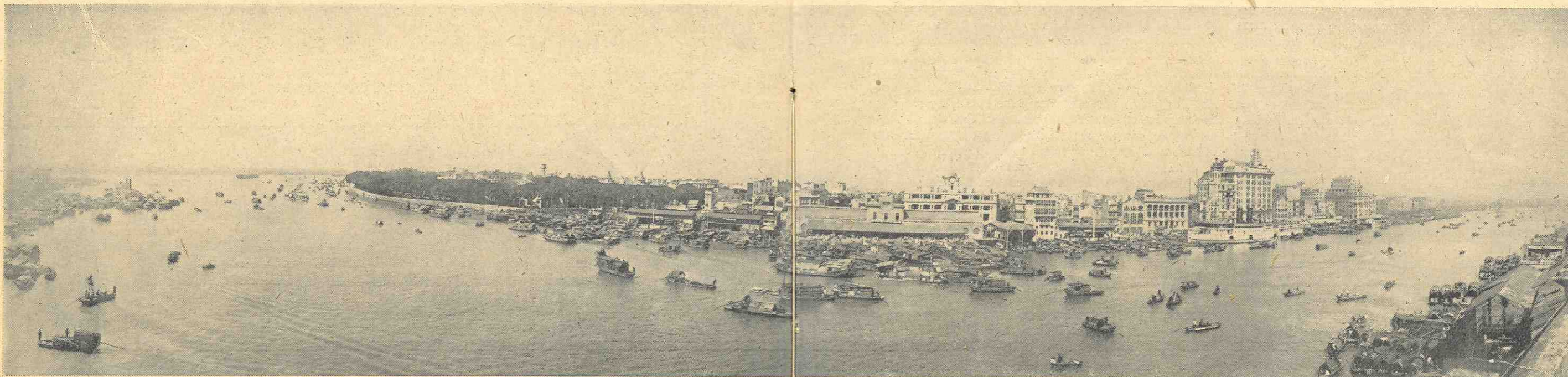
Ved vor Ankomst fortøjede vi i Bøjer udfor Shamien, so mendnu var neutralt Omraade, og her forblev vi, indtil man igjen havde Brug for os, Canton er Kuriositets-samlernes El Dorado, den er bekendt for sine Bronzevarer, Elfenbenssager, gamle og nye Broderier, Sølvvarer, Sorttræsmøbler, Porcellæn og Jadestene og Tusinder af andre Ting, som i de Dage kunde købes for »next to nothing«, som John Chinaman udtalte sig — hellere det end blive plyndret af Pøbelen.

Ialt lever der i Canton ca. 2 Millioner Mennesker, hvoraf ca. 500,000 lever i Baade, som ligger fastgjorte til hinanden tæt udfor det store nye Forretningskvarter, som er bygget langs Floden.

Vort Ophold i Canton blev dog ikke af lang Varighed. Faa Dage efter vor Ankomst skulde Canton Kommissæren foretage en Rejse til den portugisiske Koloni Macao, og vi blev beordret til at bringe ham dertil. Denne By ligger kun en Dags Sejlads fra Canton, saa vi ankrede allerede paa dens Red samme Dags Eftermiddag.

Byen Macao ligger paa en lille Ø og var i tidligere Tid en blomstrende Koloni. I de berømte Faktori-dage spillede den en stor Rolle; de europæiske Faktori-Køb-





Fugleperspektiv over Canton. I Midten ret for ses Toldboden, lidt tilhøjre bag den hvide Passagerbaad den paa tidligere Billede viste Bygning.

mænd havde kun Tilladelse til at bo i Kina i Sæson-tiden, saa uden for denne boede de her, hvor der i de Dage var 2 hvide Kvinder for hver hvid Mand — alt til Ære for disse Købmænd. I Dag har Macao ca. 80,000 Indbyggere, hvoraf 98 pCt. er Kinesere, og dens Hovednæringsvej er en offentlig Spillebank, som i Omsætning ikke staar langt tilbage for den i Monte Carlo; da Macao har daglig Dampskibsforbindelse med Hongkong, savnes sjældent Spillere.

Da vort Besøg her kun udstrakte sig til et Par Timer, fik vi ikke Lejlighed til at prøve Lykken, men derimod fik vi et uventet Telegram om, at Bocca Tigris Forterne, som behersker Indløbet til Canton Floden, var erobrede af Sun Yat Sens Modstandere, og at disse forsøgte at blokere Canton og vilde sænke ethvert Skib, som forsøgte at løbe ind i Floden — os iberegnet. Denne Meddelelse tog vi os ganske let. I Stedet for gik vi ind til Hongkong, og i Stedet for Republikens Flag hej-

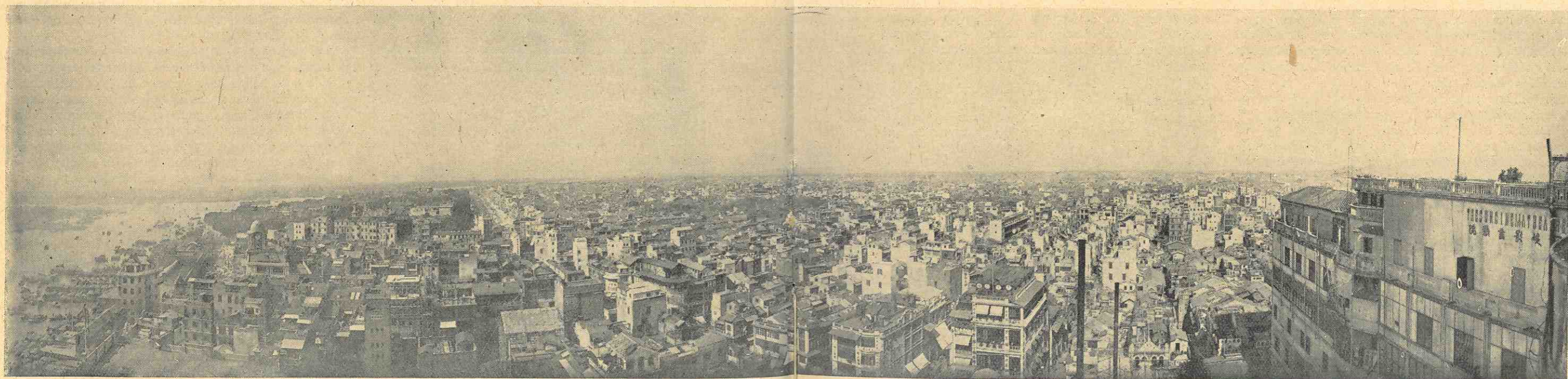
ste vi vor Gjøs under Gafflen; dette lille Etikette Fif forstod Autoriteterne her udmærket og oversaa det naturligtvis.

Næste Dag maatte de nye Rocca Tigris Herskere allerede af med Hovedet, og al Trafik genoptoges, og vi returnerede med vor Kommissær.

Under alt dette havde »Likin« overtaget vore Interesser i Kwan-Chow-Wan, og efter hvad vi hørte, havde den ikke haft megen Sukces i Retning af Opiumfangst;

derimod havde de haft en Oplevelse udenfor det daglige.

En fransk Passagerdamper var strandet paa nogle Undervandsskær ikke langt fra Fort Bayard og »Likin« havde reddet Passagerer og Besætning, og dette havde kulmineret i, at den franske Guvernør havde indstillet samtlige Officerer til Ridderkorset af den annamitiske Drageorden og det kinesiske Mandskab til Sølvmedaljen af samme Orden. Kort efter denne Daad fulgte des-



Samme Bydel set fra Taget af den høje Bygning. Canton er ved Floden delt i flere Bydele, har ca. 1 Million Indb. og ligesaa mange Kinesere levende i Baade paa Floden.

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



værre en Udaad. Man fandt nemlig en Del af de kinesiske Toldere paa de nyoprettede Grænsestationer myrdede — af hvem fandt man aldrig ud af. Efter dette blev »Likin« med Resten af Staben tilbagekaldt, og den Dag i Dag ligger hele denne Kyststrækning aaben for Opiumssmugling, »Gunrunning« og anden illegal Trafik.

Nu blev vi beordret til Whampoa for at foretage Opmaalinger, og »Likin« maatte tilbage til Samun. Whampoa var et ganske interessant Sted; det var her, at europæiske Skibe var henviste til, før der var noget, der hed Traktater med Kina. At mangen en ung Sømand havde haft sin sidste Afmønstring her, vidnede en lille Kirkegaard om. Ved nøjere Granskning af de smaa Gravstene her saa man, at under disse hvilede ogsaa danske Sømand, men disse Stene vidnede ikke alene om en Sømand fra Nord, men ogsaa om Danmarks Stortid, thi foruden Sømandens Navn bar Stenen ogsaa hans Skibs Navn — Navne paa danske Skibe, som — hvad Aarstallet fortæller — færdedes paa hine Kanter for snart 150 Aar siden.

Whampoa var Skuepladsen for de Hændelser, som nødvendiggjorde Exterritorialitetsretten i Kina, d. v. s. at en Fremmed i Kina ikke kan dømmes af en kinesisk Domstol, men kun af sit eget Lands Dommere.

Det var Amerikanerne, som efter den bekendte Terranova Dom satte en Stopper for Kinesernes brutale Domme overfor Fremmede i Kina.

Terranova var en italiensk Sømand, forhyret med det amerikanske Fuldslib »Emily«. Medens dette Skib laa i Whampoa i Aaret 1821, hændte det, at denne Mand ved Uagtsomhed blev Aarsag til en Kineserindes Død, dette skete paa følgende Maade:

Idet en Sampan passerede »Emily«, kastede han en Lerkrukke overbord, og denne traf en Kineserinde, som sad i denne Sampan, med det Resultat, at hun faldt overbord og druknede. Kineserne forlangte nu denne Mand udleveret, hvilket blev nægtet; dette havde til Følge, at al Handelsforbindelse med Amerikanerne ophørte. Efter en Uges Forløb udleverede Amerikanerne ham alligevel, og han blev stillet for en kinesisk Domstol, og denne dømte ham til at blive hængt; denne Dom blev fuldbyrdet samme Dag, som Dommen faldt, og hans Lig blev udleveret til Skibet. Næste Dag blev Handelsforbindelsen genoptaget.

De Indfødte omkring Whampoa, hvis Forfædre var de første Kinesere, som havde Samkvem med Europæere, synes at have arvet daarlige Egenskaber. De var paagaende og fjendske, saa vi havde en Del Besværligheder, førend vi fik vort Arbejde udført. Det var »The Salt Flats«; nogle Grunde i Floden, vi skulde kortlægge. Det var Triangulationsmærkerne, de ikke taalte. Lige saa hurtig, som vi rejste dem, lige saa hurtig blev de fjernede; saa det endte med, at vi maatte have bevæbnet Vagt ved dem baade Nat og Dag.

Paa Grund af disse Chikanerier trak dette Arbejde længe ud, saa det varede 14 Dage, førend vi kunde returnere til Canton.

Ved vor Ankomst dér fandt vi en Del fremmede Orlogsskibe fortoje i Bøjer udfør Shamien; de var dér for at beskytte deres respektive Undersaatters Liv. Da de alle var flagsmykkede, fik vi travlt med at gøre vore Flag klare, saa vi kunde hejse dem samtidig med, at vort Anker faldt.

Anledningen til denne Flagsmykning var, at M. Poin-

carée skulde tiltræde sin Værdighed som Frankrigs Præsident paa denne Dag.

Denne Præsident Tiltrædelse skaffede samme Aften »Kaipan« vagthavende Officer en Reprimande. Da vor Kvartermester om Aftenen meldte Solnedgang, gav vedkommende Officer Ordre til at hale Flagene ned samtidig med de franske Orlogsskibes. Da Kvartermesteren hørte et Skud fra det franske Admiralskib, troede han, det var Signal for Solnedgang, og gav Ordre til at hale ned. Kort efter fulgte et andet Skud og et til; dette bragte 2. Officer paa Dækket, og til sin store Forfærdelse opdagede han, at Skudene var Salut. Desværre var Flaglinerne allerede udskarne, saa det var umuligt at hejse igen. Vedkommende blev naturligvis lidt flov og, som enhver vilde have gjort, kiggede rundt, om der var nogle Tilskuere til denne Fadæse. Jo, ganske rigtig! Ovre paa Shamien stod vor Chef i Samtale med Canton Kommissæren og nogle andre Herrer og Blikket rettet mod »Kaipan«.

Da vor Chef om Aftenen kom ombord, hørte vi Ord som: Skandale, Upaalidelighed og Skødesløshed — alt paa Engelsk naturligvis og alt paa 2. Officers Konto.

I Messen regnede vi ud, at Klokkeslettet for Saluten svarede til Kl. 10 Fmd. i Paris, Klokkeslettet for Overtagelsen af Præsidentværdigheden.

Ved denne Tid havde den kinesiske Regering besluttet at bygge et Fyrtaarn paa Øen Sampan-Chow, som ligger i Canton Flodens Delta, og at »Kaipan« og »Likin« skiftevis skulde have Station ved denne Ø, for at forhindre, at de forskellige Bygningshaandværkere blev forulempede af Sørøvere. Vi indsaar straks, at dette vilde blive et monotont Job, saa monotont, at to af vore Officerer straks søgte Orlov, som ogsaa blev bevilget. Før vor Afgang fra Canton fik vor Chef arrangeret, at vor Post blev sendt ud med en af de mange Passagerdampere, som løber imellem Canton og Hongkong, og som passerede tæt til. Vi var saaledes ikke helt afskaaret fra at høre Nyheder.

Kort Tid efter, at vi havde taget vor Station op, fik vi Meddelelse fra Peking om at kortlægge Øen med nærmeste Omgivelser samt bestemme Fyrets geografiske Beliggenhed ved astronomiske Observationer samt Havnetiden.

Allerede næste Morgen landede vi med vore Instrumenter og begyndte Triangulering; da den engelske Ingeniør, som byggede Fyret, var den eneste hvide Mand paa Øen, var han glad for vor daglige Nærværelse, ligesom han hyppig var vor Gæst ombord.

Efter at have ligget her en Maanedes Tid, blev det arrangeret, at vi skulde gøre en Tur til Hongkong, dels for at give Mandskabet Landlov og dels for at proviantere ud paa ny. Da »Likin« var i Swatow, blev der sendt en kinesisk Torpedobaad ud for at afløse os. Efter vor Tilbagekomst meddelte Fyringeniøren os, at Torpedobaaden havde forladt Øen kort efter vor Afgang. Chefen havde sagt, at det var et for kedeligt Sted at ligge.

Dette var ingen Overraskelse for os; vi kendte den kinesiske Marines smaa Svagheder.

Nu fortsatte vi med vor Kortlægning, og med de lokale Fiskeres Hjælp var vi saa heldige at finde et Par ikke kortlagte Skær, som vi heldigvis selv havde undgaaet at komme i Kontakt med under vor Manøvrering til og fra vor Ankerplads.

En Dag bragte Posten en Skrivelse fra Canton Kommissæren, hvori han meddelte vor Chef, at Kwangtung Guvernøren havde klaget over, at store Kvantum af Ris blev uds muglet fra Canton til Hongkong og bad os om at holde Øje med fordægtig udseende Djunker og eventuelt Kapring. Det var ingen let Sag at effektuere denne Ordre, eftersom Canton Floden paa det Sted, hvor vi havde Station, var 16 miles bred, og forresten havde de jo Natten til deres Raadighed, saa vi var ikke heldige med vort Kaperi. Interessen fra vor Side var maaske heller ikke saa stor, som den burde være.

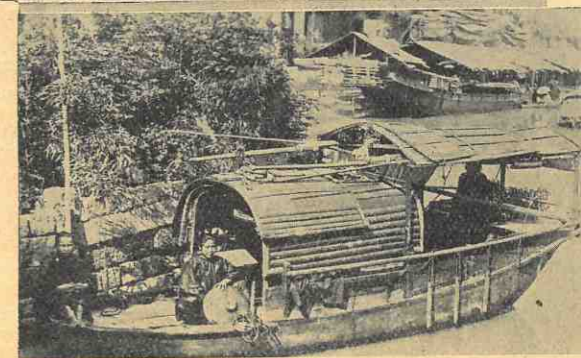
Senere fik vi Meddelelse om, at Canton Autoriteterne selv havde fundet Synderen, og det var ingen mindre end Chefen for et af de i Canton stationerede Orlogsskibe; han havde gjort hyppige Besøg i Hongkong og hver Gang medbragt store Mængder af Ris.

Nogle Dage efter denne Opdagelse fik vi Invitation til at overvære Eksekutionen af denne Officer, som skulde foregaa i Canton. Dette afslog vi dog med den Motivering, at Sørøverne var temmelig paagaende og ogsaa kunde trænge til Guvernørens vaagne Øje.

Imidlertid var vi færdig med vor Kortlægning, og Lediggangen begyndte at lade sig mærke paa de forskellige Officerers Sindslige vægt; da vi pludselig fik Ordre til at afgaa til Canton. Denne Nyhed bragte straks Sindene i Ro igen, og saa snart vi var afløst af den tidligere omtalte Torpedobaad, hvis Chef vor Kaptajn gav en alvorlig Advarsel og truede ham med Rapport til selve Mr. Sun Yat Sen, hvis han atter afsejlede, førend han var afløst — afsejlede vi.

I Kina er Produktion og Salg af Salt Statsmonopol. Denne Salt Gabelle eller Afgift er ligesom Toldvæsenet etableret og organiseret med fremmed Hjælp og ligesom Toldvæsenet en Slags Pant for de store Laan, som Europa og Amerika i Tidens Løb har ydet Kina, og som beløber sig til ca. 2000 Millioner Taels.

Man havde nu indkaldt en Engländer, Sir Richard Dane, — som tidligere havde administreret den indiske



Øverst: Flodlivet set paa nærmere Hold. Nederst: Kinesisk Sampan. Bemærk de hyggelige Tage af Bambus og Siv.

Salt Gabelle —, for at skabe en ny Administration til Opkrævning af denne Indtægt, og det var denne Mand, vi skulde tage rundt paa en Inspektionsrejse til de forskellige Saltstationer.

Straks efter vor Ankomst til Canton indskibede vi Sir Richard og afsejlede. Allerede næste Dag ankom vi til den lille By Tienpak paa Kinas Sydkyst. Denne Kyst er klippefuld og daarligt kortlagt; her færdes kun Djunker, de bruger ikke Søkort, men navigerer »by the rule of the thumb«, som Engländerne siger; saa vi nærmede os langsomt paa Loddet — en Forsigtighedsregel, som forresten var af liden Nytte her, hvor Farvandet var fuldt af Undervandsskær; disse var vi advaret imod, førend vi forlod Canton, og Beviset for, at de fandtes, fik vi straks efter vor Ankomst.

Her skulde vi nemlig mødes med den kinesiske Krydser »An Pak«, der havde 2 kinesiske højtstaaende Embedsmænd ombord, som skulde have en Konference med Sir Richard.

Denne Krydser ankom ca. 1/2 Time efter os, og dampede tæt op til, hvor vi laa; idet den bakkede for at lade Ankeret gaa, stødte den paa et Skær med det Resultat, at den mistede Bladene paa den ene Skrue.

Dette Haveri bragte os paa andre Tanker; vi fik hurtigt Ankeret op og dampede 1 miles længere ud, klar af Skærvebunkerne, som 1. Officer udtalte sig. Her flerede vi vor Dampbarkasse i Vandet, og den bragte Sir Richard og de 2 Kinesere ind til Byen. Kort efter fik vi Besøg af en Del kinesiske Købmænd med Byens Tipao (Politimester) i Spidsen; han kom for at beklage sig over Sørøveriuvæsenet. Dagen i Forvejen var Sørøvere kommet ind i Havnen og havde terroriseret Indbyggerne og kapret 3 Djunker med Besætning og alt, og han kom nu for at bede vor Kaptajn om at gøre et Forsøg paa at tilbagekapre disse Djunker. Dette kunde vi naturligvis ikke. Vi havde ingen Autoritet til at blan-



Øverst: Canton Fisker. Nederst: Kaproning paa Floden.



de os i Søpolitets Affærer, og dels turde vi ikke udsætte Skibet for Havari, som vilde være uundgaaelig, hvis vi skulde nærme os de Huller, hvor disse maritime Røvere holdt til. Ellers havde intet været os mere kærkomment end at være med til at udrydde dette Uvæsen, som den Dag i Dag hærger Kinakysten fra Swatow og helt vestover til Tonkins Grænse.

Henimod Aften returnerede Sir Richard og de 2 Kinesere, og vi fortsatte Rejsen vestover til andre Byer. Efter at have fuldført denne Mission landsatte vi vore Passagerer i Macao og fortsatte straks efter til Canton, — da vi passerede Sampanchow Øen, observerede vi vor Afløser paa sin Post; han syntes at have forstaaet vor Kaptajns Advarsel rigtig.

Nu var den aarlige Dragefest nær forestaaende, saa vor Kaptajn fik arrangeret, at vi overværede denne, førend vi gik tilbage til vort Eksil.

Denne Fest, som Kineserne kalder »Tien-chung-chieh«, falder paa den 5te i den 5te Maaned — altsaa omkring Juni efter vor Kalender, og overholdes meget nøje; alt indstilles, ogsaa den konstante Borgerkrig. Paa Floderne foretages Kaproninger — et interessant Skuespil at overvære.

Efter dette, maatte vi tilbage til vor Ø igen. Ved Ankomsten hertil var Torpedobaaden forsvundet; Dragefesten havde den ikke kunnet staa for. Nu tilbragte vi 8 Maaneders monotont Liv her, med kun faa Afvekslinger. Byggeriet gik langsomt, og Fyringenøren maatte sluge mange skræppe Bemærkninger fra vor Side.

Af og til bragte Posten uofficielle Meddelelser om Forflytninger og Avancementer i Tjenesten; intet vilde have været os mere kærkomment end at komme bort fra dette aandfortærende Liv, som vi her førte. Endelig en Dag kom der et glædeligt Budskab for mig — jeg var forfremmet til 1. Officer og forflyttet til »Likin«, som paa denne Tid laa i Swatow. Jeg fik nu travlt med at pakke op og begav mig næste Dag til Hongkong med en af de mange forbisejlende Passagerdampere; da jeg fra denne saa Sampanchow forsvinde bag Horisonten, haabede jeg i mit stille Sind, at det var sidste Gang, jeg havde set denne Ø; men det blev nu ikke saa. Fra Hongkong rejste jeg med en anden Dampere til Swatow.

»Likin« var her for at kortlægge nogle Banker i Floden. Han-Floden, som den hedder, er ganske ubetydelig, kun sejlbare op til Byen Swatow, som ligger tæt indenfor Mundingen. Medens vi laa her, ankom Undervandsbaade — for første Gang — til Østen; de var britiske; da de nærmede sig Byen, opstod der et panik-

agtigt Røre blandt den Del af de Indfødte, som lever paa Floden, de tog dem for at være Hvaler og begyndte at flygte i deres »Flydende Hjem«, hvad der var ganske naturligt. For os andre — som heller aldrig havde set en Undervandsbaad — var det ogsaa noget af et Særsyn.

Vort Ophold her i Swatow var desværre kun af kort Varighed, og vor næste Ordre kom som et Mareridt for mig; vi skulde nemlig afløse »Kaipan« ved Sampanchow; mine Kammerater saa mere optimistisk paa Tingene, de drømte om Andejagt og anden Sport.

Efter et Par Dages Ophold i Hongkong stævnedes »Likin« for sit nye Arbejdsfelt, — det var med blandede Følelser, jeg saa Sampanchow dukke op i det fjerne. Afløsningsformaliteterne varede ikke mange Minutter. »Kaipan« havde omtrent Ankeret for Boven, da vi kom; den vilde ikke spille kostbar Tid. Naa, vi misundte dem ikke, men ønskede dem alle »a jolly good time in Hongkong«.

Vor Kaptajn var en meget populær Mand og meget afholdt af alle Officererne og af det kinesiske Mandskab ogsaa; han foreslog straks efter Ankomsten, at vi skulde kortlægge en lille Biflod til Cantonfloden, som hed Taiping River; den skulde tjene os som Tilflugtsted under Tyfonsæsonen; at ride en Tyfon af ved Sampanchow, — som er udsat for 70 pCt. af de Tyfoner, som naaer Kina, og hvor Vindstyrken sommetider overskrider Beauforts 12 — var næsten umuligt.

Allerede næste Morgen landede vi for at begynde Triangulationen; da den lille Flod kun var 6 miles borte, var vi i Stand til at observere mulige Signaler fra vort Skib. Ved Mundingen laa Bocca Tigris Forterne, saa vi fandt det raadeligst først at aflægge en Visit hos Kommandanten for disse og forklare ham Grunden til vor Nærværelse. Han syntes at være en meget jovial Mand, som straks indbød os til en Kop Te; efter denne besaa vi Forterne og de Kanoner, som for kort Tid siden havde været Kantonflodens Skræk; vor 3. Officer tillod sig — som Fagmand — at kritisere Artilleriet, men dette blev ikke taget ilde op; tværtimod, han fik Medhold. Vi omtalte nu Telegrammerne, som »Kaipan« havde modtaget i Macao; med et bredt Grin fortalte han os, at vi ganske rolig kunde have passeret, da det hele kun var Bluff; der fandtes nemlig ingen Ammunition paa Forterne, og han udtalte, at vi ganske rolig kunde gaa i Gang med vort Arbejde uden at risikere at faa en Granat i Hovedet; saa ønskede vi Kommandanten Farvel og begyndte vort Arbejde. (fortsættes senere).



Canton Sampan.

## VIGGO HANSEN'S BAADEBYGGERI KASTRUP TELF. KASTRUP 430

SPECIALITET:  
MODERNE SPIDSGATTERE  
LEVERER KUTTERE - KUTTER-  
JOLLER OG ROBAADE I ALLE  
STØRRELSER

SØLVMEDAILLE FOR GODT  
BAADEBYGGERI



# DET NØRREJYDSKE REDNINGSVÆSEN

## DETS TILBLIVELSE, ORGANISATION OG HISTORIE

af

C. P. Eisenreich, Fuldmægtig ved Redningsvæsenet.

(Udkommen paa E. Jespersens Forlag.)



Det er et stort og stateligt Værk, Fuldmægtig Eisenreich her har skabt, et værdigt og menende Minde om Redningsvæsenets Stifter og de opofrende Redningsmænd.

Let og overskueligt gives her en Oversigt vedrørende Udviklingens forskellige Faser fra de første Dages Forsøg til de sidste Tidens tekniske Fuldkommenhed. Redningsvæsenets Oprettelse og Organisation, Baadens Konstruktion, Signal- og Raketbetjening, Vagt og Patrouilletjeneste, alt bliver grundigt forklaret i fængslede og malende Beskrivelse.

Men Bogens interessanteste Afsnit er alligevel Stationernes Historie med Billeder og Beretninger om Strandinger og af de tapre Redningsmænd.

For dem, der alt i Tanken har levet med hos disse Havets Sønner, er dette Skrift et Vidne, der i stilfærdige Ord og med tørre Tal beretter om den stolteste Gerning, Livet paa Havet og Bjergningen af Skibbrudne.

Et Vidne, der burde være enhver Dansk en Stolthed at eje.

Vi gengiver hosstaaende en Beretning skrevet af Politimesteren i Gl. Skagen, Borgmester Frich.

Skagen, den 20. November 1874.

Voris Hob thill Gudt allen.

I Dag kæmpedes atter paa Grenen en af disse Kampe og vandtes en af disse Sejre, hvis sande Betydning og virkelige Størrelse og Værd kun tilfulde kan forstaaes af Sømanden og af den, der som Øjensvidne følger Kampens Gang fra Begyndelsen og til Enden. I Nat var det Storm af NO. med Snebyger og Snetykning. Kl. 5½ Morgen grundstødte Barken »Maréchal Pelissier«, Kaptajn Nielsen, af København, fra Hull til Hjemstedet med Kul, paa Grenen ca. 1000 Favne fra Land midt imellem

Nordøstvageren og Grenens faste Land. Fra Klitbakkerne kunde vi se, at det var en Landsmand, thi Dannebrog vajede hele Dagen som Nødsignal under Gaffelen.

Skagens Redningsbaad gik ud fra søndre Side Kl. 9½, men maatte ro ud til Sydøstkysten, ca. 1000 Favne fra Land, for derfra at arbejde sig tværs over den fraadende Gren ca. 600 Favne hen til Barken, hvis 13 Mand stærke Besætning hele Tiden saas paa Dækket. Trods det stærke Braad, der var saa voldsomt, at vi der stod ængstelig spejdende paa Bakkekammen, ofte med hele Kvarters Mellemlum ikke kunde se Baaden og kun en Gang imellem fik den at se, naar den kom op paa Toppen af en Bølge og derfor ofte i vort stille Sind — uden dog at udtale vore Tanker for hinanden — ængstedes for en ny 27. December (»Daphne« Stranding); trods det snævre Rum i Baaden, der ikke tillader Redningsmandskabet at kunne bevæge sig frit eller at kunne strække Benene eller at sætte disse i en for Roningen bekvem og hensigtsmæssig Stilling, trods Baadens ringe Bæreevne, der gør, at den ligger saa lavt i Vandet, at den straks af Braadet fyldes med Vand, saa at Mandskabet, 12 Mand, straks er gennemblødt og hele Tiden maa sidde i Vand til Bæltstedet, fordi Baaden næppe var lænset, før den igen var fyldt af et nyt Stykke Sø — lykkedes det dog ved Formanden, Lars A. Kruses sjældne Dygtighed og Besindighed og Mandskabets utrættelige Udholdenhed at arbejde Baaden over Grenen henimod det strandede Skib til en Afstand af ca. 200 Favne, men saa fyldtes Baaden uafslædig med Vand og var ved at kænre og blev af Strøm og Sø drevet tilbage igen over Grenen. Da Folkene havde undt sig selv et kort Pusterum, gik de atter frem, men paany forgæves. Efter et nyt Pusterum, bestandig gennemblødt og i Vand til Bæltstedet, gik de tredje Gang frem, men uden Held, og var nu saa udmattede, at de maatte søge Land for ikke at omkomme af Overanstrengelse. Klokkeren var 2, da de kom i Land, og de havde altsaa fortsat denne heltedige Kamp mod det i sin Vælde oprørte Hav uafbrudt i 4½ Time. Man skulde tro, at de derefter straks — gennemvaade af Sved og forkomne af Anstrengelse — vilde have søgt hjem til Byen, ½ à ¾ Mil borte, for at faa tørt paa og hvile sig, men tværtimod. Uagtet Redningsstationens samvittighedsfulde og omsigtige Bestyrer, Lodsoldermand Just Nielsen, gentagne Gange opfordrede dem dertil, var dog ikke een af dem til at bevæge sig til at gaa hjem, men de blev paa Grenen, indtil den strandede Besætning var bragt velbeholden i Land af Højens Redningsbaad, idet de bestandig afviste alle Opfordringer til at gaa hjem med den Bemærkning, at der let kunde gaa noget galt med Højens Redningsbaad under saa ualmindelig vanskelige og farlige Forhold, og at de derfor vilde være til Stede for straks i paakommende Tilfælde at kunne stikke i Søen igen.

Da Just Nielsen saa, hvorledes Omstændighederne var, og skønt der for et menneskeligt Øje ikke var no-



gen Mulighed for at bjerge Folkene i Dag, sendte han dog for ikke at lade noget Middel ubenyttet straks Ilbud til Højen efter Redningsbaaden dér. Skønt der, da Ilbudet kom til Højen, kun var 3 af Mandskabet til Stede — Resten var i Øjeblikket ude i Heden for at søge efter deres Faar i Snestormen —, lykkedes det dog Stationsbestyreren, R. Jeckel, ved Hjælp af frivillige at faa Baaden bragt til Strandingsstedet Kl. 1½, altsaa kort før Skagens Redningsbaad kom i Land, trods de lange Afstande, idet der nemlig er 1¼ Mil fra Grenen til Højen, og 1½ Mil fra Højens Redningsstation til Grenen og trods de slette Veje og vejløse Strækninger. Der manglede 4 i Besætningen, da Baaden skulde i Søen, men med Formanden, Jens Rasmussen, til Rors, var der frivillige nok paa Stranden, som straks sprang i Baaden og udfyldte de ledige Pladser. Det var et smukt og opløftende Syn for en dansk Mand at se disse 12 Havets kække Sønner svømme nok saa roligt og frimodigt over Brændingen og ro den prøvede Baad langs Nord-siden, hvor Lejligheden var gunstigst, hen til det strandede Skib. Vi saa dem fra Bakkekammen gøre dette for vore Øjne i Begyndelsen utrolige for ikke at sige umulige, nemlig at hale det ene Hundrede Favne ind paa »Maréchal Pelissier« efter det andet, inden de tilsidst kastede Drægget agter for Skibet, hvorfra de reddede Besætningen, Mand for Mand, paa den Maade, at denne, en efter en sprang i Havet med en Ende paa Skibets Redningsbøje og paa denne Maade blev halet op i Baaden. Da den sidste Mand af Besætningen kom i Baaden, var det saa mørkt, at vi hverken kunde se Skib eller Baad, og lang var den Time, da vi i ængstelig Spænding ventede paa at erfare Baadens og Besætningens Skæbne, indtil det endelig gik som en Løbeild gennem Klitbakkerne, at Baaden var landet ret Nord for Fyret. Alle ilede nu af Sted for at slæbe Baaden paa Land og faa de skibbrudne paa det tørre. Ligesaa tavse og alvorlige, som vi hidtil havde været, ligesaa overstrømmende var nu vor Glæde, saa at vi hverken ænsede Kulden eller Sneen eller Vandet, men baade tydeligt og i Stillehed takkede Gud for den vidunderlige Frelse.

Ja, vidunderlig kan denne Redning i Sandhed kaldes for enhver, som tror paa et Forsyn. Thi dersom det — hvad vore brændende Ønsker den Gang gik ud paa — var lykkedes Skagens Redningsbaad at naa hen til »Maréchal Pelissier«, saa vilde der naturligvis, eller kunde i hvert Fald let være sket en lignende Ulykke og langt sørgeligere end den d. 27. December 1862; thi var hele Besætningen paa »Maréchal Pelissier«, 13 Mand, kommen i Baaden — og hvo har Hjerte eller Mod til under saadanne Omstændigheder at lade nogen blive tilbage og derved efter menneskelig Skøn overgive dem til en sandsynlig sørgelig og kvalfuld Skæbne — vilde den ved sin ringe Bæreevne være blevet overladet og sandsynligvis forulykket med 25 Sjæle, men ved Forsynets milde Styrelse skete intet af alt dette, hvorimod Herren, som saa mange Gange tilforn, lod Ting foregaa for vore Øjne, der fik enhver troende Sjæl iblandt os til at udbrøde i Salmen: »Befal du dine Veje«. Det var det samme, som Kejseren af Ruslands Søn med hele den store Besætning paa »Alexander Newsky« gjorde. De kastede sig paa Knæ paa den nøgne Strandbred ved Harbørene og takkede alle i Ydmyghed Gud for hans Naade. Ordene var vel anderledes, men Tankerne de samme; thi Hjertets og Kærlighedens og Taknemme-

lighedens Sprog er ens over hele Verden. Og kan De tænke Dem noget dejligere Alter, hvorpaa en troende Skare kan henlægge sine Hjerters Takofre, eller nogen dejligere Bedeskammel, hvorfra den kan opsende sine Takkebønner til Gud Fader den Almægtige, baaren af det oprørte Havs mægtige Orgeltoner og til den med talrige Alterlys oversaaede Nattehimmel, end Skagens hvide Banker, bedækkede med den hvideste Alterdug af nyfalden Sne.

At der her har været alvorlig Fare paa Færde, kan blandt andet skønnes deraf, at der Kl. 11 blev telegraferet til Frederikshavn om Hjælp, hvorfra der svarede, at Dykkerdampskibets Fører paastod, at Vejrforholdene forhindrede ham i at naa Strandingsstedet før Mørket, og han vilde derfor ej afgaa, hvorhos der henvises til at prøve paa at signalisere om Hjælp fra Dampskibet »Lolland«, der var afgaaet fra Frederikshavn om Morgenen. »Lolland« saa vi nok, men den havde tilstrækkeligt at gøre med at klare sig selv og var desuden altfor langt ude til, at vi kunde faa fat paa den. Vi maatte altsaa lade den sejle sin egen Kurs og se at hjælpe os selv saa godt, vi kunde, hvormed vi jo ogsaa næst Guds Bistand kom godt igennem.

Og hvad tror De saa, at vore Redningsfolk faar — foruden vaade Trøjer og trætte Arme og Bevidstheden om at have gjort deres Pligt, som det sig ærlige danske Sømænd egner og forstaar? Ja — jeg skammer mig næsten ved at sige det højt — de faar hver 13 Mrk. 8 Sk., i det mindste faar Skagboerne, der havde den forholdsvis værste og mest anstrengende Tur, ikke mere, da de ikke reddede Folkene, hvorimod jeg nok tror, at Højenboerne, der bragte Folkene i Land, faar noget mere. Og saa de stakkels Heste, som skal staa hele Dagen og undertiden Natten med under saadanne Forhold for 2 Rdl., medens den sædvanlige Dagløn for at gøre 2 korte Bed, selv i disse korte Dage, er 3 Rdl., og en Vogn til Frederikshavn koster 9—10 Rdl., hvis man overhovedet kan faa en Vogn at leje. Følgen heraf er ganske naturligt, at den ene efter den anden af Redningsmandskabet efterhaanden bliver træt og trækker sig tilbage, ligesom det kun er ved at anvende Tiggeri og Overtalelser, at det er muligt for de styrende at faa nogen til at lægge Heste til og muligt faa dem grundigt spolerede paa en saadan Maade, at der ikke kan faas Erstatning for det derved foranledigede Næringstab foruden Skade paa Hestene.

Det har derfor længe været klart for os, som direkte eller indirekte har med Redningsvæsenet at gøre, at noget maa der gøres, thi dersom der havde været daarligt Mandskab ved Baadene i Dag, og dersom Vognene eller Hestene skulde have været rekvirerede af mig som Politimester i Stedet for, at Ejerne endnu af Naade og Barmhjertighed lod sig leje for ikke at gøre os stakkels Embeds- og Bestillingsmænd Livet og vor Gerning altfor sur og for overhovedet at gøre det muligt for os at udrette noget, saa indestaar jeg for, at de 13 Mand ikke var bleven bjerget i Dag, medens de derimod sandsynligvis vilde være omkomne af Kulde i Nat eller i heldigste Tilfælde vilde være slupne med Koldbrand i Hænder og Fødder, hvis Skibet holder helt til i Morgen Middag. Ikke mindst i Menneskekærlighedens Navn siger og mener jeg det derfor iøvrigt, at der bør være en stor Nødhavn ved Skagen.

## SEJLSKIBSERHVERVETS TALSMAND

(Fortsat.)

96de Møde. Torsdag den 31. Marts Kl. 1.

Hendriksen: Det Lovforslag, jeg paa mit Partis Vegne har den Ære at forelægge for det høje Ting, tager Sigte paa ved visse Hjelpe- og Støtteforanstaltninger at yde dansk Sejlskibserhverv en haardt tiltrængt Haandsrækning i disse for Sejlskibserhvervet saare kummerlige Tider. Jeg tror ikke, det vil blive modsagt af nogen, der kender Forholdene, naar jeg siger, at Sejlskibserhvervet — og her mener jeg baade de store Skibe og Smaaskibene — er ude for saa haardt Vejr, at det er mere end tvivlsomt, om det vil lykkes det at ride Stormen af, hvis en Hjelpeaktion ikke sættes ind og sættes hurtigt ind; her som overalt, hvor Kriseforhold gør sig gældende, er hurtig Hjælp, dobbelt Hjælp.

Danmark er ved at blive ribbet for sine Sejlskibe. Alene de sidste 3 Maaneder er 20—25 danske Sejlskibe blevet solgt til Udlandet, uden at et eneste Sejlskib i samme Tidsrum er tilført Flaaden udefra og heller ikke ved Nybygning. Bevægelsen fortsættes, og hvis der ikke griber ind fra Statsmagts Side, vil Resultatet blive katastrofalt for hele Sejlskibsnæringen. Uden at faa Skyld for at være højtravende tror jeg, jeg har Lov til at sige, at dansk Sejlskibserhvervs Skæbnetime nu er inde. Lader vi Erhvervet sejle sin egen Sø, undlader vi at gribe ind nu, forpasser vi Øjeblikket, og saa maa vi være klare over, at Talemaader ikke senere fritager os for det Ansvar, vi paatager os ved ikke at hjælpe, medens Tid er.

Søens Folk gør jo som bekendt ikke mange Ord, de plejer ikke at skribe og jamre sig. Jeg behøver i denne Forbindelse sikkert blot at pege paa, at intet andet Erhverv har været saa tilbageholdende, naar det drejede sig om at kræve Statsstøtte under en eller anden Form, som netop Sønæringen, og den Hjælp, der nu søges i Henhold til det Lovforslag, jeg paa mit Partis Vegne forelægger, er en saare beskeden Hjælp til Selvhjælp og tillige en Hjælp, som Staten efter mit Skøn kan yde uden at løbe den fjerneste Risiko. Alligevel vil Hjælpen være tilstrækkelig baade til at standse de skæbnesvangre Salg til Udlandet og til at faa Fart i Erhvervet igen.

Lovforslaget gaar ud paa, at Staten skal yde de Sejlskibsredere, der maatte ønske det, et Laan paa indtil 50 pCt. af det paagældende Skibs Vurderingsværdi mod 1ste Prioritet i Skibet, naar Laansøgeren afgiver Erklæring paa Tro og Love om, at Laanet er nødvendigt for at undgaa Skibets Salg til Udlandet. Dog skulde under alle Omstændigheder de smaa Sejlskibe kunne opnaa et Laan paa indtil 5000 Kr. til Anskaffelse af Drivmotor, selv om der ikke var Grund til at frygte, at det paagældende Skib ellers maatte sælges til Udlandet, og dette Laan skal ydes paa samme Vilkaar og mod samme Sikkerhed som det Prioritetslaan, jeg før omtalte.

Sejlskibenes Salgsværdi er for Tiden meget beskeden, og man skal op til forholdsvis store Sejlskibe, efter danske Forhold i hvert Fald, for at finde Værdier paa 40000—50000 Kr. Jeg har derfor ment, man kunde fast-

sætte det højeste Beløb, som kan udlaanes mod Pant, i et enkelt Skib, til 35000 Kr.; for langt den største Del af de kriseramte Sejlskibe bliver der Tale om meget lavere Summer. Ja, man kan med Rette tale om kriseramte Sejlskibe. Et betydeligt Antal Sejlskibe er allerede solgt til Udlandet, i flere Tilfælde ved Tvangssalg, og mange vil følge efter, hvis vi ikke hjælper.

Er nu denne Hjælp tilstrækkelig? vil man spørge. Hertil kan jeg paa Grundlag af klare Udtalelser af vore ledende Sejlskibsredere, baade Redere for store Skibe og Redere for Smaaskibe, svare ubetinget ja. Mindst 30—40 Sejlskibe vil, hvis denne Foranstaltning gennemføres, forblive paa danske Hænder; i modsat Fald gaar de til Udlandet, navnlig til Sverige og Finland, hvor man særdeles vel kan bruge Skibene. En Sum af 850000 Kr., givet som Laan mod 1ste Prioritet og indenfor en Sikkerhed af 50 pCt. af Værdien vil være tilstrækkelig. De resterende 50 pCt. kan skaffes af Rederne, Skipperne og andre i Sejlskibsarten direkte interesserede.

Mange Hundrede af Søens Folk, der afgjort vil miste deres Beskæftigelse, hvis Skibene sælges til Udlandet, ligesom de Hundreder, der har mistet den paa Grund af de talrige Salg, der allerede har fundet Sted, vil, hvis denne Foranstaltning gennemføres, kunne forblive ved det Erhverv, som de kender, og som de holder af. Hjælper vi ikke, maa de gaa over i de arbejdsløses Rækker, og har vi i Grunden ikke arbejdsløse nok?

Laanet skal være afdragsfrit i 3 Aar, og derefter skal det amortiseres med 10 pCt. p. a., det forrentes med 5 pCt., Nationalbankdiskontoen, og hele Laanet forfalder straks til Udbetaling i Tilfælde af Skibets Forlis eller Salg til Udlandet. De belaaente Skibe skal holdes assureret for mindst Vurderingssummen, og Assurancepolicerne skal deponeres hos Ministeren for Industri, Handel og Søfart.

Foruden denne Form for Hjælp gaar Lovforslaget ud paa at yde Driftslaan til danske Sejlskibe mod sekundær Sikkerhed, men dog indenfor 85 pCt. af Vurderingssummen. Beløbet, der kan laanes, maa højst andrage 10000 Kr. pr. Skib. Til dette Formaal foreslaas der stillet 300000 Kr. til Raadighed. Driftslaanene skal anvendes til at faa de mange danske Sejlskibe, der ligger oplagt, og hvortil Rederne ikke paa anden Maade kan skaffe Driftsmidler, ud at sejle igen. Driftslaanene skal forrentes som Prioritetslaanene og tilbagebetales i Løbet af 3 Aar med en Trediedel aarlig, første Gang 12 Maaneder efter Laangivelsen.

Dette er i store Træk Lovforslagets Indhold, og jeg vil nu henstille til den højtærede Regering og det høje Ting, at man, naar Lovforslaget forhaabentlig snart kommer til Behandling, vil give det en velvillig og hurtig Behandling. Vi kan ikke undvære vor Sejlskibsflaade, og de, der tror, at Sejlskibenes Tid er forbi, tror nu forkert — de tager fejl. Der er vedblivende i Verden mange Pladser, som Sejlskibe med Fordel kan besejle, og mange Ruter, der egner sig for Sejlskibe, og hvor de særdeles vel kan anvendes. Men helt bortset herfra har Sejlskibene den vigtige Mission at uddanne vore unge Mænd til Sømænd. At Uddannelsen om Bord i Sejlskibene i alle Henseender er at foretrække for en tilsvarende Uddannelse om Bord i Dampskibe, er hævet over enhver Tvivl; det ved enhver, der beskæftiger sig med disse Forhold. Befalingsmændene i vore Handelsdampere og Dieselmotorskibe, de store Skibe, skal efter Lo-



ven have en Del af deres sømandsmæssige Uddannelse om Bord i Sejlskibe, og det kniber allerede nu med at skaffe et tilstrækkeligt Antal uddannet, fordi flere og flere af vore store søgaaende Sejlskibe forsvinder. Skal denne Bevægelse fortsættes, vil det medføre, at vi maa opgive at give Befalingsmændene i Dampskibe og Dieselmotorskibe den sømandsmæssige Uddannelse i Sejlskibene, som Loven kræver. Men selv om man naturligvis kan forandre Loven saaledes, at Sejlskibuddannelsen bortfalder, hvad der uvægerlig maa ske, hvis vi ikke griber ind, vil det efter mit Skøn være overordentlig uheldigt for ikke at bruge stærkere, endnu kraftigere Udtryk, at vore Søfolk ikke kan faa den gode og lærerige Uddannelse, som Sejlskibene kan give dem, og ogsaa af den Grund har det Lovforslag, jeg her har den Ære at forelægge, en Opgave at udfylde.

Naar der nu bliver Tale om fra Statens Side at yde Sejlskibsnæringen denne haardt tiltrængte Hjælp, er der endnu en Side af Sagen, jeg kunde ønske at drage frem. I de gyldne Tider — for ogsaa Sejlskibene har haft deres gyldne Tider efter Krigen — gav ogsaa Sejlskibserhvervet efter derom sket Henstilling frivilligt Afkald paa en Trediedel af Krigsforsikringens Overskud til Fordel for Staten. Det var et meget betydeligt Beløb, det drejede sig om — saa vidt jeg har kunnet faa oplyst  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. eller mere —, og ogsaa dette Moment bør tages i Betragtning, synes jeg, naar der nu for en Gangs Skyld bliver Tale om fra Statens Side at række en hjælpende Haand til Sejlskibserhvervet.

Det er da ogsaa mit Haab, at man fra alle Sider vil tage med Velvillie og Forstaaelse paa dette Lovforslag.

Lørdag den 9. April Kl. 1, 103. Møde.

*Ordføreren for Forslagsstillerne (Hendriksen):* I min Forelæggelsestale har jeg meget nøje gjort Rede for Aarsagerne til Fremsættelsen af dette Lovforslag, for Hensigten med Forslaget og for Enkelthederne i det. Saa jeg kan nu fatte mig i største Korthed. Jeg vil blot gerne have Lov til at henlede ærede Medlemmers Opmærksomhed paa, at Lovforslaget ogsaa indeholder Beskæftigelsesmomenter for danske Motorfabrikker, idet jeg gaar ud fra som givet, at man vil give dansk Arbejde Præference ved Købet af de Motorer, der nævnes i Lovforslagets § 8, og til hvis Anskaffelse de paagældende Redere kan faa Laan hos Staten.

Sejlskibserhvervet ser med Forventning og Fortrøstning hen til den høje Regering og den høje Rigsdag. Man stoler paa og haaber paa at møde Forstaaelse fra alle Sider, og dette Haab deler jeg. Det er en kritisk Situation for Sejlskibserhvervet; skal vi hjælpe dette Erhverv, maa vi hjælpe hurtigt.

*Ministeren for Industri, Handel og Søfart (Slebsager):* Jeg vil gerne straks sige, at jeg ser med megen Sympati paa den Tanke, der ligger bag ved det foreliggende Lovforslag. Den ærede Ordfører for Forslagsstillerne har ganske Ret i, at Sejlskibserhvervets Stilling for Tiden er overordentlig vanskelig, ikke mindst paa Grund af, at man mangler Kapital til Skibenes Udrustning; og han har ligeledes Ret i, at det maatte anses for meget uheldigt, om Sejlskibserhvervet skulde dø ud, baade paa Grund af den Værdi, Sejlskibsflaaden har for Uddannelsen af vore Navigatorer — det kræves nemlig i Sø-

ringsloven, at man for at faa Navigatorbevis skal uddannes i Sejlskibe i en vis kortere eller længere Tid, og denne Uddannelse kan meget daarligt undværes — og fordi det som fremhævet af den ærede Ordfører ogsaa vil medføre sociale Konsekvenser, om Sejlskibserhvervet faktisk og praktisk næsten uddør. Jeg vil dog gøre opmærksom paa, at en enkelt af Bestemmelserne i det foreliggende Lovforslag ikke er ny. Spørgsmaalet er allerede fremme. Jeg tænker her paa Forslaget om Laan til Anskaffelse af Motorer. Der har tidligere af Rigsdagen været bevilget 150000 Kr. til dette Formaal, men Beløbet blev ikke brugt indenfor den fastsatte Tid, og jeg har derfor netop for nogen Tid siden anmodet Folketingets Finansudvalg om at stille Ændringsforslag til Finanslovsforslaget for 1927—28 om at stille 75000 Kr. til Raadighed i Løbet af de kommende to Aar. Det er det Beløb, der henstaar ubrugt af de 150000 Kr., men jeg erkender, at det er højst sandsynligt, at dette Beløb ikke vil være tilstrækkeligt, og jeg erkender tillige, at det baade af Hensyn til de mindre Sejlskibe, der sejler i indenrigsk Fart eller østersøisk Fart, er overmaade ønskeligt, om der kunde træffes saadanne Bestemmelser, at en Del af disse Skibe kunde forblive paa danske Hænder og vedblivende sejle under dansk Flag, ikke mindst af Hensyn til Uddannelsen af vor Navigatorstand. Jeg stiller mig derfor velvilligt overfor det foresatte Lovforslag, idet jeg dog forbeholder mig min Stilling med Hensyn til Lovforslagets Enkeltheder, men det er vel ogsaa Tanken, at Lovforslaget skulde undersøges i et Udvalg, og der kan vi drøfte dette.

Jeg ved ikke, om 50 pCt. af Skibets Vurderingssum er den rigtige Grænse at gaa op til. Jeg er heller ikke med Hensyn til Bestemmelsen i § 2 om, at Laanene er afdragsfri i de første 3 Aar og derefter skal amortiseres med 10 pCt. aarlig, sikker paa, om det ikke er for strengt et Krav at stille til Laantagerne, at de skal afdrage Laanet i Løbet af 10 Aar. Hvad angaar Bestemmelsen i § 6 om et Driftsmaal paa 10000 Kr. til Sejlskibene, hvorefter man skulde kunne gaa op til en Grænse af 85 pCt. af Skibets Vurderingssum, forekommer det mig, at man mulig der er kommet lovlig langt ud, medens jeg derimod, som allerede nævnt, mener, at Bestemmelsen i § 7 om Tilbagebetaling af Laanet i Løbet af 3 Aar maaske er en lovlig streng Fordring at stille.

Men rent bortset fra disse Enkeltheder, som man jo kan tage op til Drøftelse i Udvalget, ønsker Regeringen, at dette Lovforslag i sit Princip maa blive velvilligt behandlet af det høje Ting, og jeg kan derfor paa Regeringens Vegne anbefale det til velvillig Behandling i det kommende Udvalg.

*Ordføreren for Forslagsstillerne (Hendriksen):* Jeg takker den højtærede Minister for hans overmaade velvillige Udtalelser om dette Spørgsmaal. Det glæder mig meget, at den højtærede Minister i det store og hele deler min Sympati. Naturligvis er jeg ganske klar over, at Enkelthederne i Lovforslaget maa underkastes en nærmere Drøftelse i et Udvalg. Det, som er det afgørende for mig, det, som betyder noget i denne Sag, er, at vi benytter Lejligheden, medens vi har den, til at hjælpe Sejlskibserhvervet hurtigt ved Foranstaltninger, der kan bringe det udover det døde Punkt, den Krise, det i Øjeblikke befinder sig i.

Jeg hørte, at den højtærede Minister allerede for nogen Tid siden har taget Anledning til at henvende sig

til Finansudvalget angaaende et Laan paa 75000 Kr. til Anskaffelse af de Drivmotorer, der omtales i § 8. Der var, som den højtærede Minister ogsaa fremhævede, oprindeligt stillet et Laan paa 150000 Kr. til Disposition for danske Sejlskibsredere, af hvilket Laan dog kun 75000 Kr. blev anvendt, fordi man den Gang ikke havde Brug for flere Penge. Nu har man Brug for dem. Jeg ved ogsaa, at der for et Par Maaneder siden til Ministeriet er indsendt Andragende om dette Punkt fra Foreningen for mindre Sejlskibe.

Den højtærede Minister erkendte, at Hensynet til de mindre Skibe, Sejlskibe, der sejler i indenrigs Fart og Østersøfart, og Hensynet til de større Skibe, som sejler i det man kalder overseisk Fart, er det samme, og at det er nødvendigt, at man hjælper begge Arter af Skibe — og dette er jo ogsaa rigtigt —, ligesom den højtærede Minister deler mit Synspunkt med Hensyn til Betydningen af, at den danske Handelsflaades Ledere, Befalingsmændene, kan faa den lovmæssige Uddannelse i Sejlskibene.

Den højtærede Minister var med Hensyn til et enkelt Punkt, § 6, af den Anskuelse, at det maaske var at gaa lidt for højt op, at ville udlaane Beløb af indtil 10000 Kr. pr. Skib mod Sikkerhed inden for 85 pCt. af Vurderingssummen. Dette Spørgsmaal saavel som Spørgsmaalene om Afdrag, Forrentning o. s. v. hører jo imidlertid retteligt hjemme i Udvalget, og efter den højtærede Ministers Udtalelser nu føler jeg mig overbevist om, at dette Udvalg meget hurtigt vil kunne naa til Enighed, saa at vi i Løbet af ganske kort Tid kan faa vedtaget et Forslag, der virkelig betyder noget for det danske Sejlskibserhverv.

*Kr. Kristensen:* Det foreliggende Lovforslag begrundes med de vanskelige Forhold for Sejlskibserhvervet. Det er nok muligt, at Forholdene stiller sig vanskeligt for Sejlskibserhvervet, og der er for saa vidt heller ikke noget overraskende i, at man ogsaa fra den Side søger at sætte sit Sugerør ned i Statskassen; det er jo det almindelige, naar et eller andet Erhverv er vanskeligt stillet, da at søge Hjælp dér, hos Statskassen.

Selv om jeg for mit personlige Vedkommende maa hævde, at dette ikke er noget godt Princip, kan jeg dog i Tilslutning til den højtærede Handelsministers Udtalelser sige, at vi selvfølgelig indenfor Venstre er villige til at yde Forslaget en velvillig Behandling i det Udvalg, der selvfølgelig vil blive nedsat om Sagen. Jeg vil dog gerne understrege, hvad Handelsministeren udtalte med Hensyn til Laanenes Størrelse. Jeg tror alligevel, vi

skal være noget forsigtige med at gaa alt for vidt med disse Laan, for der er vist ingen Tvivl om, at Priserne paa Skibe, Skibenes Vurderingssummer, svinger langt mere end noget som helst andet, og derfor tror jeg, at vi skal være noget forsigtige med at komme ind paa at give alt for store Summer, enten det nu er i første Prioritet eller som Driftsmaal. For øvrigt vil jeg mene, at det ligeoverfor de Vanskeligheder, hvorunder Sejlskibserhvervet for Øjeblikket lider, dog maaske kunde have nogen Betydning at faa undersøgt, om disse Vanskeligheder er af mere forbigaaende Art, eller om det er noget, der skyldes Udviklingen. Ser man Statistikken igennem, viser der sig en stadig Tilbagegang i Sejlskibenes Antal; Udviklingen peger jo øjensynligt ogsaa i Retning af andre Driftsmaader end de tidligere, og vi kan dog ikke blive ved at opretholde et Sejlskibserhverv her i Landet, naar dette faktisk skal ske paa Statens Bekostning; Sejlskibserhvervet er ligesom ethvert andet Omraade Tidens Udvikling undergivet, og de Driftsformer, man har til den ene Tid, passer ikke altid til en senere Tid.

Alle disse Spørgsmaal kan imidlertid overvejes i Udvalget, og jeg skal paa mit Partis Vegne tilsige vor Velvillie med Hensyn til den kommende Udvalgsbehandling.

*P. Andersen:* Jeg kan af saavel politiske som saglige Aarsager i Hovedsagen give det foreliggende Lovforslag min Tilslutning, politisk fordi der er en nøje Overensstemmelse mellem mit Partis store Kriseværnsforslag og det foreliggende Lovforslag. I vort Forslag blev det nemlig udtrykkeligt fremhævet, at det tilsigtede at give Sejlskibsfarten en Hjælp hvor en saadan var fornøden, og jeg er vidende om, at der ogsaa af Sejlskibsfartens Tillidsmænd er blevet ført Forhandlinger med den tidligere Erhvervsminister om de Vilkaar, hvorunder en saadan Hjælp skulde ydes, og hvilke Former en saadan Hjælp skulde have. Der var ogsaa opnaaet Enighed om den Fremgangsmaade, der skulde følges, for saa vidt det paagældende Lovforslag var blevet ført igennem. Vi kunde altsaa have haft en Hjælp for Sejlskibsfarten allerede for nærværende Tid; Skibene kunde have været ude at sejle i Stedet for, at de nu for en meget stor Dels Vedkommende har ligget stille og har givet deres Ejere store Tab foruden at bidrage til Opretholdelsen af den store Arbejdsløshed indenfor Skibsfarten. Vi kunde have haft en saadan Lovgivning, hvis ikke de Konservative var gaaet imod; hvis de Konservative var gaaet med, saa kunde Loven have været ført igennem, og saa

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

✱ Spis Ilwo's Rugbrød!

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S**  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnrakker

Rejseartikler

# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.  
Tlf. 40 58  
Telegramadresse: BALTASSU

kunde Skibene nu have været ude at sejle. Jeg tør ikke sige, at det skyldes manglende Interesse for Sejlskibene, at de Konservative gik imod, det havde snarere en rent politisk Aarsag; man lod fra de Konservatives Side Interessen for Sejlskibene vige for de politiske Interesser, man ønskede Valg, og man stemte imod, talte imod de Forslag, der fra Regeringens Side var stillet, og saa fik vi Valg. Jeg tror derfor, at det foreliggende Forslag er fremsat nærmest af taktiske, af politiske Grunde. Der er jo nemlig efter det sidste Valg skabt en

helt ny Situation. Vi har en Regering nu, der i Modsætning til den tidligere ikke interesserer sig for Erhvervene. Regeringen har i alt Fald ikke givet noget praktisk Udtryk for en saadan Interesse. Og nu er der altsaa en stor Chance for de Konservative. Nu har de fri Bane til at kunne bruge Erhvervs-krisen i politisk Øjemed uden Fare for et Regeringsinitiativ, og nu ser vi derfor de Konservative skære store Stykker ud af den socialdemokratiske Regerings Kriseværnsforslag, som de stemte imod her i Rigsdagen og kæmpede imod ved

# D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobiles, Motoreyklar 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.

Vælgermøderne, og fremsætte disse løsevne Stykker som en konservativ Indsats i Erhvervs-krisen. Situationen er tragikomisk. I Gaar stod det ærede Medlem Hr. Pürschel her og bøjede sig i underdanig Taknemmelighed for Statsministerens halve Løfter, som pegede ud i en uvis Fremtid, Løfter, som straks blev slaaet ned af Venstres Ordfører, der kort efter tog Ordet. Men det ærede Medlem Hr. Pürschel, der gik imod vor Regerings Forslag, var glad og taknemmelig for de ministerielle Løfter, som Ministeriets Parti ikke vil hæfte for. I Dag behandler vi et Lovforslag, stillet af det ærede

**HOTEL DANIA** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.  
Ny-restaureret, hyggeligt Familiehotel anbefales d'Hrr. Navigatører.  
**CAFÉ & RESTAURANT** Oscar Nilsson.

Medlem Hr. Pürschel med flere, som direkte stammer fra det Forslag, vor Regering fremsatte, og som de Konservative bekæmpede. Medens det saaledes render rundt for de Konservative befinder vi os paa den lige politiske Linie, som er angivet i de Forslag, vor Regering fremsatte og gik til Valg paa.

Sagligt har dette Lovforslag min Interesse, fordi saa mange Arbejdere og næringsdrivende i min Kreds er knyttet til Skibsfarten. Det drejede sig nemlig ikke blot om selve Sejlskibserhvervet, der tidligere har beskæftiget et stort Antal Mennesker, men ogsaa om Skibsværfter, Sejlmagere, Smede, Rebslagere, Leverandører og

sidste Sommer, skønt Fragterne var ret gode. Naar de ikke var ude at sejle, var Aarsagen den, at de manglede Penge til Udrustning. Og for hver den Tid de ligger stille, synker de dybere og dybere i Gæld, og de forfalder, fordi det slider mere paa Skibene at ligge stille end at være ude i Fart. Samtidig hersker der Dødsstillehed paa Værfterne, der før genlød af Tømmermændenes Hammerslag og Øksehug.

Endvidere kan de unge Sømænd under disse Forhold ikke faa den Sejltid, som udkræves for at kunne tage Styrmands- og Skibsførereksamen. Hvis derfor ikke Sejlskibsfarten kan holdes i Gang, maa nødvendigvis

## Danske ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948  
1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

# Biscuitfabriken „NORDEN” KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik



# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Brug kun  
**HEMPEL'S**  
PATENT  
FARVER



Navigationsloven ændres paa det Punkt, som angaar Uddannelsen i Sejlskibe, thi ellers staar vi en Dag overfor den Kendsgerning, at vi mangler Styrmand til vore Dampere.

Jeg ønsker derfor dette Lovforslag gennemført snarest muligt af Hensyn til, at vi staar lige foran Sejlskibssæsonen.

Med Hensyn til Enkeltheder i Lovforslaget skal jeg kun udtale min Tvivl om, at de foreslaede Beløb vil slaa til. Jeg finder tillige Omraadet for Lovgivningen for snævert, naar det indskrænkes til at omfatte Skibe, som er i Handel med udenlandske Købere; der bør ogsaa kunne ydes Laan til Skibe, som skal gennemgaa Reparation og have Motor indlagt og endvidere til Nybygninger. Da imidlertid en Motor til en Skonnert paa 200-300 Tons koster 30000 Kr., vil et Laan paa 35000 Kr. næppe slaa til. Og vel ved jeg, at man enkelte Steder stiller sig noget skeptisk overfor Indlæg af Motor i større Sejlskibe, men fra andre Sider stilles der Krav om at faa saadanne Motorer indlagt, og der er jo ogsaa adskillige store Sejlskibe, som gaar med Motor; nogle af dem er ret tilfredse dermed, andre er mindre tilfredse. For en væsentlig Del ligger det vel i, at store Skibe, som skal gaa med Motor, helst skal være indrettet dertil fra nye af og ikke saa godt senere kan indstilles dertil, men da der altsaa fra adskillige Sider kræves Ad-

## NOLFI-PRÆMIE-OPGAVE NR. 17.

Vandret: 1. Musikken. 4. Drikker man. 7. Kendt latinsk Verbum. 8. Sort. 9. Vand. 10. Tablet. 11. Træ. 14. Maale Drægtighed. 16. Gnaven. 17. Til Hjælps. 18. Paa Gulvet.

Lodret: 1. Nolfi-Specialitet. 2. Under Paalæg. 3. Fugl. 4. Gaa ned. 5. Mekanik. 6. Til Vinduer. 12. Støv. 13. Høns. 14. Lys. 15. Kendt Tegner.



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. 17**, først aabnede den 15. Aug og Vinderens Navn publiceret i vort Sept.-Num.

Løsningen indsendes til VIKINGEN's Kontor, Offert 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.



## KAKERLAKKER

OG

## VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

**KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI**

TLF. V. 4925 &amp; 8894

VESTERBROGADE 139



## FEUERHAND

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og  
Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

**F. Bloch's Eftf.**

Stampesgade 5, København V.

Telefon 13.562

## ODENSE

**ODENSE SEJLMAGERI**  
Telf. 4371. W. ABSHAGEN Telf. 4371.  
NØRREBRO 82. ODENSE

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**  
ved ANDERS JENSEN

NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

**K. ALBERTSENS SEJLMAGERI**

HAVNEGADE 46 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)

EDSVØREN SKIBS- &amp; VAREMÆGLER

DAMPKIBSAGENT

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

## KOLDING

**Kolding Skibsværft, Kolding.** (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.

Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 &amp; 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

## NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

## HENRY FISKER & Co.

(R. RASMUSSENS EFTF.)

HAVNEPLADSEN

KOLDING

TELEFON 206

Største Lager af al Skibsproviant.

(Saavel fortoldet som uførtoldet.)

**H. DAUGAARD, KOLDING**  
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFØR.

AGENT FOR D. F. D. S.  
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

## GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN &amp; LARSEN

Skibssmede & Maskinværksted.

Telf. 107.

KOLDING

Telf. 107.

## FREDERIKSHAVN

# NIC. PEDERSEN

HARALD CHRISTENSENS EFTERF.

SKIBSMÆGLER

## FREDERIKSHAVN

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

**VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE**

## SVENDBORG

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

# A/s Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.





## ROTAN

ROTERENDE TANDHJULSPUMPE

Specialitet: Oppumpning af Olie, Vejtjære,  
— Melasse, Sællage, Øl, Mælk etc. —

**MYHRWOLD & RASMUSSEN**

INGENIØRER & MASKINFABRIKANTER

M. Ing. F.

VIBEVEJ 5 - KØBENHAVN L. - TELF. TAGA 2030 og C. 7824.

AMALIEGADE 33 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) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## „FALCO“ HØJTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

## RADIAC <sup>A/S</sup>

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## Kassér ikke gammelt Tøvværk

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

## JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

## Nyt og brugt Tøvværk

købes og sælges.

Alt til Skibsudrustning

Speelt: Olie - Tvist - Pakninger - Bundfarver -  
Oliefarver og Skibsjernvarer.

## A. ALDENBORG

Forh. Forvalter hos Max Møller.

Nyhavn 44.

Telf. Byen 6444.  
Priv. Valby 1029.

## BESØG VORE ANNONCØRER

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 41

TLF. PALÆ 2188 Y.

## ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

gang til til at faa Motor indlagt, fordi Skibene stadig skal gaa hurtigere af Hensyn til, at Varerne skal hurtigt frem, formoder jeg, det vil være rigtigst, at der ogsaa gives Anledning til, at større Sejlskibe kan faa Laan til Motorindlæg.

I Henhold til Lovforslaget stilles der til Driftslaan et Beløb af 300000 Kr. til Raadighed, og da Forslaget gaar ud paa, at der skal kunne laanes op til 10000 Kr. pr. Skib, vil Beløbet altsaa ikke kunne række til mere end 30 Skibe, hvilket vil sige, at f. Eks. ikke flere Skibe end de, der findes i Svendborg Tolddistrikt, kan faa Laan, og saa vil der jo ikke være noget til dem, der er hjemmehørende i Marstal og andre Steder. Det vil derfor være ønskeligt, at dette Beløb kan forhøjes noget.

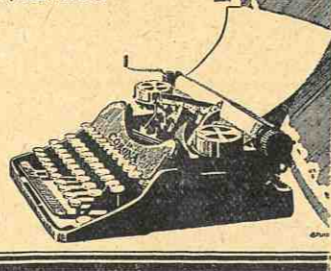
Disse Bemærkninger har særlig angaaet de større Sejlskibe, men ogsaa de smaa Sejlskibe paa fra 20 til op imod 100 Tons er haardt stillede i Konkurrencen med de udenlandske Skibe. Dette Forhold kunde der selvfølgelig rettes paa, hvis de danske Redere vilde benytte den danske Tonnage, men da den fornødne Solidaritetsfølelse ikke er til Stede, skønt de danske Smaaskibe har store lovpligtige Afgifter, som de udenlandske Skibe er forskaanet for, og skønt de danske Skibsførere er skattepligtige her i Landet, hvad de udenlandske ikke er, vilde det være ønskeligt, om vi kunde faa lignende indskrænkende Bestemmelser for udenlandske Smaaskibe gennemført, som allerede er gældende i Sverige. Det glæder mig, at der gennem Lovforslaget er taget Sigte paa Indlæg af Motorer i disse Smaaskibe ved at foreslaa Laan paa indtil 5000 Kr. i dette Øjemed. Uden dette Forslag vilde hele Sagen næppe have større Betydning for de mindre Skibe, som af Konkurrencehensyn maa indrette sig paa at kunne fragte Varerne hurtigt fra Havn til Havn.

Jeg anbefaler altsaa Lovforslaget og haaber, der maa kunne tages Hensyn til mine Ønsker. Hvis den danske Sejlskibsfart paa fremmede Have skal bevares, maa hurtig Hjælp skaffes, ellers vil Nødstilstanden ret hurtigt gaa over i Opløsning og Død.

(Fortsættes i næste Nr.)

## CORONA

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3  
KØBENHAVN



## AARHUS

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## AARHUS

## STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## SOPHUS E. JOHNSEN & Co.

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL SEJUS Telefoner: 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. —

## HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22. AARHUS Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobakker og Konserver. — Tøvværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Manilla, Jern og Staal. — Olier i alle Sorter - Maskin- og Dæksrekvisitter.

## NØRRE SUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

## NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI <sup>A/S</sup>

KUL- & COKES-IMPORT

## NØRRÉSUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

## Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 14.

Vandret: 1. Ideal. 6. Oma. 8. Ud. 10. Da. 11. Duo. 12. Kup. 13. Eg. 15. No. 16. Hør. 18. Kanel.

Lodret: 2. Do. 3. Ems. 4. Aa. 5. Puder. 7. Kapok. 9. Dug. 10. Dun. 14. Kon. 16. Ha. 17. Ra.

1. Præmie: Havnebetjent Lyngnæs, Østervoldgade 26, 1., K.

2. Præmie: L. Lage Petersen, Danmarksgade 10, Esbjerg.

— I vort sidste Nummer var Løsningen af Nolfi-Opgaven betegnet som Nr. 12, det skulde være Nr. 13.

VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## ESBJERG

PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

## J. LAURITZEN'S KULFORRETNING <sup>A/S</sup>

KUL- & COKES-IMPORT

TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“

TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718

STATSTELEFON 70

ESBJERG

## ESBJERG SKIBSBYGGERI

ESBJERG

TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

## AALBORG

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## R. RECHNITZER & Co.

AALBORG

TELEFON 5100. TELEGR.-ADR.: RECHNITZER. STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

JØRGEN L. FISHER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

Telegr.-Adr.:  
»Fisker«

## HELSINGØR

## <sup>A/S</sup> MAJOR WRIGHT & Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING



# VIKINGEN'S ADRESSEAVIS

Gratis! Indrykning af Avertissementer! Gratis!

## STILLING TILBYDES

**En Kompagnon**  
søges til et meget godt Ferskvands-fiskeri, 1000 Kr. nødvendigt. Kendskab ikke nødvendig. Her kan drives Lyst-Fiskeri- og Jagt, beliggende ved Skov. Sommerhus kan faas, samtidig garanteres 100 Procent af den indbetalte Sum for Sommerhalvaaret. Billet mrk. 129 modtager dette Blads Kontor.

**Pladsen som Eksportør**  
for et Andels Fiskeeksportselskab i Jylland bliver paa Grund af Sygdom ledig til 1. Juli. Lønnes procentvis af Omsætningen, som gennemsnitlig har været 97,000 Kr. Eventuelle Ansøgninger bedes inden 12. Maj sendt til »Vikings«s Kontor, Olfert Fischersgade 2, K., under Billet mrk. 124.

## STILLING SØGES

**Ung Sætterskipper,**  
godt kendt i danske Farvande, søger Lystbaad at føre. Billet mrk. 128 modtager »Vikings«s Kontor.

## Kok — Chauffeur.

Ung, gift Kok søger fast Arbejde paa Søen eller i Land som Herskabskok, Chauffeur eller lign. Har sejlet i 6 Aar og er i Besiddelse af Kørekort. Billet mrk. 126 modtager dette Blads Kontor.

## Fyrbøder med Certifikat.

Dygtig Fyrbøder med Certifikat søger Stilling som saadan i Land. Billet mrk. 127 modtager »Vikings«s Kontor, Olfert Fischersgade 2, K.

## Fyrbøder.

En paalidelig og ædruelig Søfyrbøder søger en fast Stilling i Land. Billet mrk. 136 modtager »Vikings«s Kontor.

## SKIBS-SALG

### Baadmotor,

24 HK., komplet i Orden, lige til at sætte i en Baad, billig til Salg. Billet mrk. 130 modtager »Vikings«s Kontor, Olfert Fischersgade 2.

### Motorbaad, aaben, 30 Fod,

Mahogni, 14—16 HK. Motor; billig til Salg. Billet mrk. 131 modtager »Vikings«s Kontor.

### Motorbaad,

Eg og Mahogni, 24 Fod, driftsikker Motor, sælges for 3000 Kr. Billet mrk. 133 modtager »Vikings«s Kontor.

### Sejl- og Lystbaade til Salg

paa Helgolandsværftet, Sundkrogs-gade, Kalkbrænderihavnen. Stor Bedding til Bundsmøring og Reparationer. Kajakker opbevares. Tlf. Strand 1004.

### 30 Kvadratmeter

med Kahyt, berømt Præmietager, til Salg. Billet mrk. 134 modtager »Vikings«s Kontor.

### 16 Fods Baad

(bygget til Motor) og 9 Fods Jolle til Salg. Billet mrk. 135 modtager »Vikings«s Kontor.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

### Atlantehavsflyvningen.

Lindbergh lagde Smøreproblemet i Vacuum Oil Company's Hænder og af Selskabets Aero-plan-Ingeniører fik anvist Gargoyle Mobiloil »B«.

Flyvningen blev en Succes, og korrekt Smøring gjorde sin Del.

Paa de to hidtil længste Aero-plan-Flyvninger — Commander Byrds ifjor over Nordpolen og de amerikanske Flyveres Tur Jordan rundt — blev der ogsaa udelukkende anvendt Gargoyle Mobiloil til Smøring af Motorerne.

## 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

## G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - 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  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskerludstilling 1912  
Fabriken „OLSKIND“  
ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

Telf. Hørlup 1619  
Værkt. Dannise  
Øbro 4196  
Kirsteinsgade Nr. 7

## HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt mekanisk Rustbankning.

Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- og Rustbankningsmaskiner.

Brug Kedelrensningsbriketten  
„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

## 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  
Redningsbaade og Skibsbaade.

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.

## 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 Brintvæske. 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

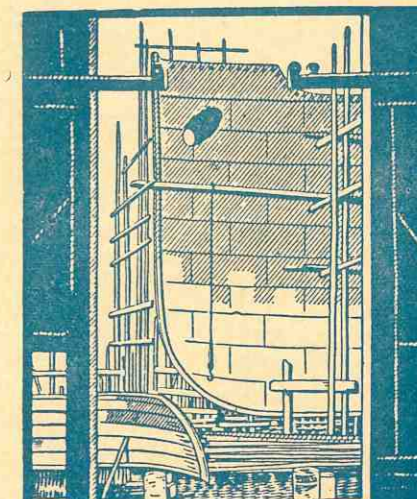
J. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

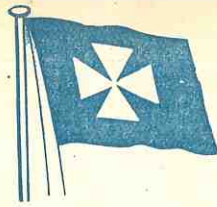


**HOLZAPFEL'S**  
PATENT BUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA





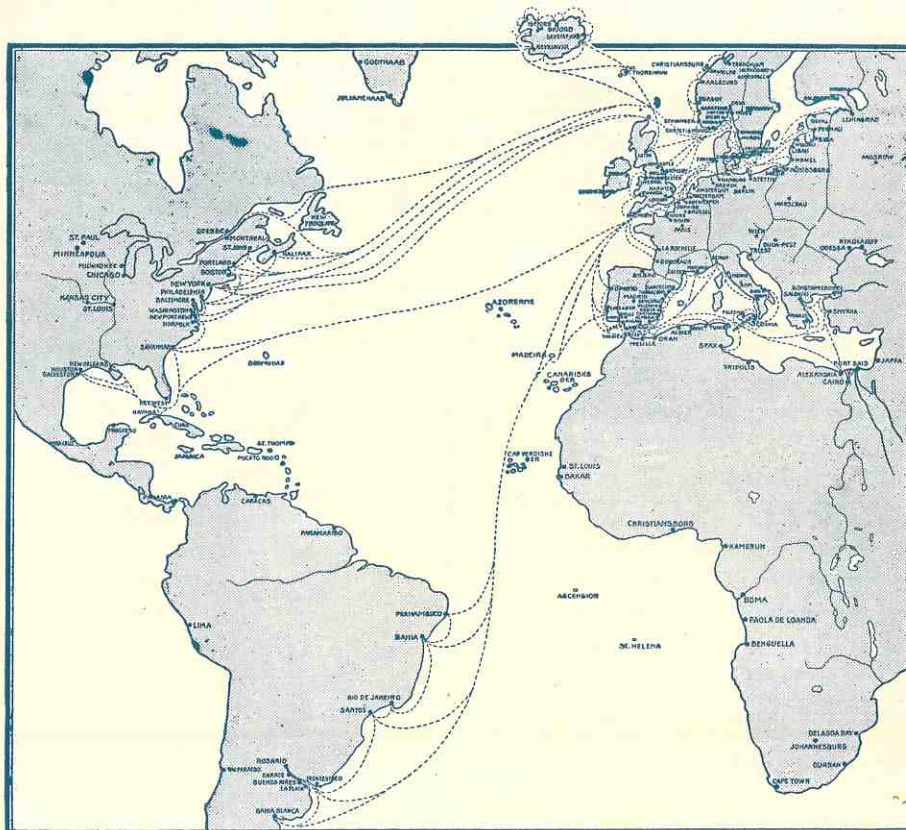
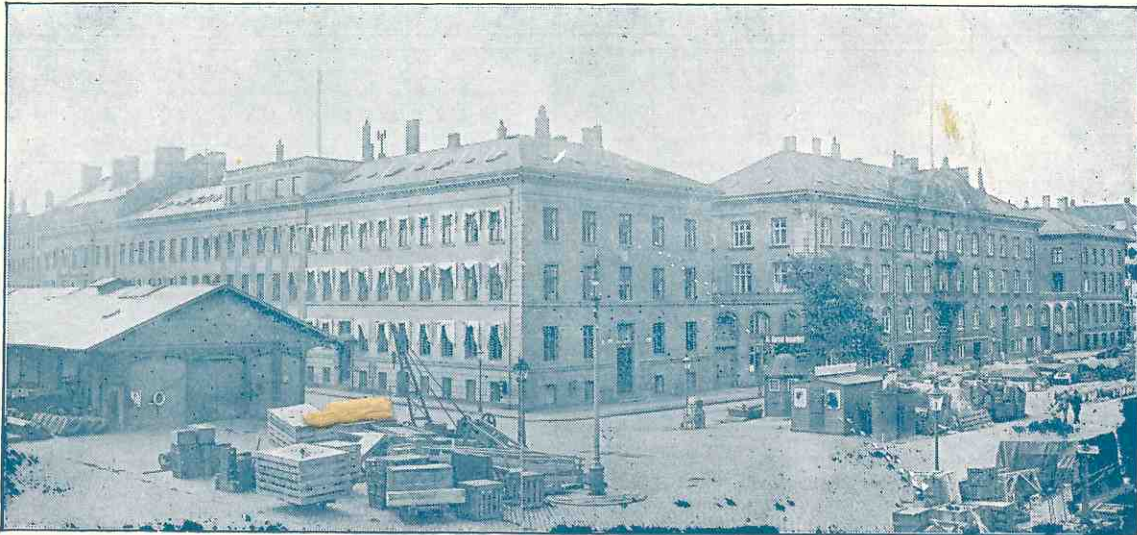


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN

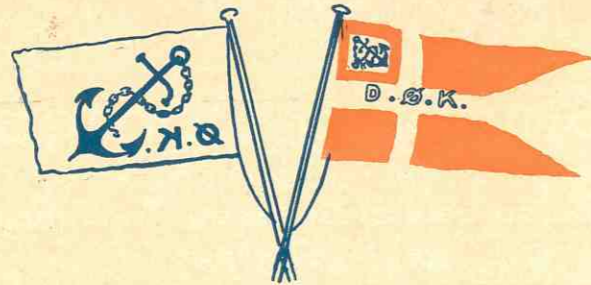


BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8









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, Johannesburg og Cape Town.

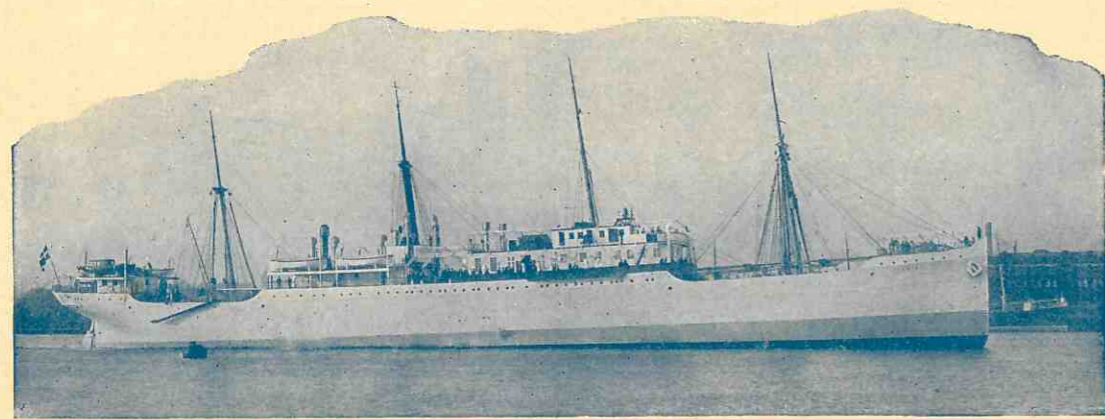
*Regelmæssig Rute fart*

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 HOVEDKONTOR,  
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



# Jens With

Skibsproviantering 19, Nyhavn 19 Frilager Nr. 55  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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: PACAO

AMALIEGADE 43 **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 V. - TELEFON CENTRAL 7809.  
 STATSANERKENDT 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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN KALVEBOD BRYGGE 4 KØBENHAVN

**H. HALMØE**  
 CORT ADELERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,  
 Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc. WEINBRENNER: KANALKEDLER  
 DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.  
 ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER WHITE'S OLIEFYRING  
 BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.  
 Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843. **A. N. PETERSEN** LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
 TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB LAKEGADE 8.

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**

Telgr.: „HECKSHERS“

COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

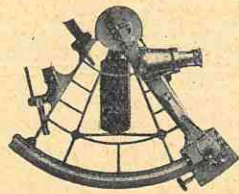
(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telef. 8892, Øbro 1802 x. 3757 y. Palæ 957 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. „Proviant“



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
København

D'Herrer Dæksofficerers gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.

Koster  
kun  
20 Øre.



Faaes  
overalt.

**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**

FILIALER:

Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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 Malt-  
franskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.**1/3 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870,  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

GRUNDLAGT 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

ALT I SKIBSARTIKLER

**1/3 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.**

2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølblokkene.  
Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. „Skibsværftet“.

Da Svitzer bjærgede Damperen »Procida«. — En Bjærgeløn paa 55,000 Kr.

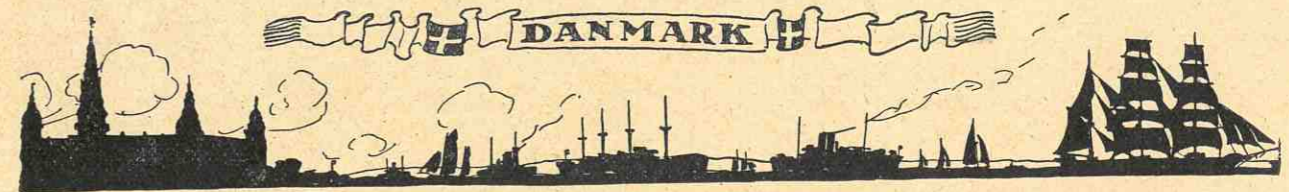
Den 13. November grundstødte paa Gedser Rev Damperen »Procida« af Genua, paa Rejse fra Stettin til Savona med 4100 Tons Kul.

Svitzers »Sigyn« kom til Hjælp og forsøgte at slæbe, men forgæves. Derefter kom Svitzers »Geir«, og begge Skibe rykkede nu, men stadig uden Resultat. Næste Dag kom »Pluto« fra København med en Lægter, og 50 Mand begyndte at losse, hvilket varede ved hele Dagen. Den 15. November prøvede man paany at rykke

»Procida« af Grunden, men den stod fremdeles fast. Den 16. fortsattes Losningen, og endelig lykkedes det at faa »Procida« flot, saaledes at den efter at have indtaget sin Ladning igen kunde fortsætte.

Om de bjærgede Værdier var der ved Sø- og Handelsretten nogen Uenighed. Damperen takseredes til 275,000 Kr., medens Italienerne hævdede, at den kun var 160,000 værd. Ladningens Værdi opgaves til 185,000 Kr., medens Italienerne foreslog Halvdelen!

Sø- og Handelsretten fastsatte Bjærgelønnen til 55,000 Kroner.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2, TELEF. 9822 Ø REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

**Niels Juel og Traditionen.**

Den 1. Juli 1677 blev en Mærkedag i Danmarks Historie, en hæderfuld Dag for den danske Sømagt og for dansk Sømandskab. Under Niels Juels Førerskab slog en underlegen dansk Flaade den svenske paa Flugt, saa eftertrykkeligt, at Søkrigen mellem Danmark og Sverrig hermed praktisk talt var ophørt i en Menneskealder.

At den glørværdige Sejr i Køge Bugt, tilligemed de tidligere Sejre, ikke fik afgørende Betydning ved Fredsslutningen, er kun en ofte gentaget Kendsgerning i Danmarks Historie, der forklares gennem europiske og diplomatiske Forhold og ikke formindsker Sejren.

Det var uden Omsvøb den gamle danske Vikingeaand, som med Niels Juel atter kom i Høj-sædet. Middelalderen igennem havde dansk Skibsfart og dansk Sømagt haft svære Kaar at kæmpe under. Vel bragte Christian IV's Initiativ atter Flaade og Søfart frem i første Plan, men hollandsk Indflydelse og Hjælp, som f. Eks. under Frederik III og Københavns Belejring var dominerende, ja i Virkeligheden fik selv Niels Juel sin Uddannelse under store hollandske Admiraler. Men i Administrationen og Skibenes

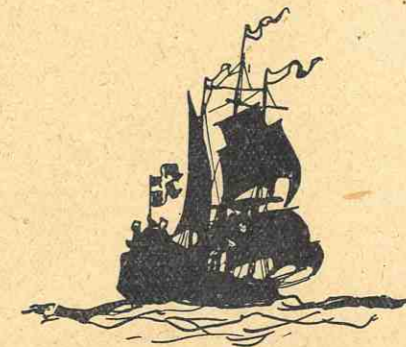
Udrustning og Bemanding blev Niels Juel det danske Element, der skabte Flaadens Tradition. Og foruden Bedrifterne er dette hans store Fortjeneste.

Det var ikke alene Kanonerne, som talte hin Dag. Det var Sømandsskabet, Kendskabet til Vind og Vejr, Sejl og Fart, Grunde og Strøm, som medvirkede til Sejren — og saa Samarbejdet mellem de udmærkede Delingschefer, Skibs-officerer og det danske Mandskab.

Fra nu af vajer Dannebrog alene til Rigets Forsvar, Tradition er skabt. Fra den Øverstkommanderende til den mindste kendes det som en Ære at være dansk Sømand. Det fortsattes under Krigen med Sverrig, i Togterne Øst og Vest-paa ved 1750—1800 Tallet, paa Københavns Rhed og ved Helgoland. Og det satte sig det skønneste Minde i den Opofrelse og Tapperhed, hvor-med danske Skibsofficerer og Mandskaber i Handelsflaaden under Verdenskrigen gik den luren-de Fjende frygtløst imøde.

Danmark ventede — og ventede ikke forgæves.

Christian Bogø.





# DE DANERS DAAD!

250 Aarsdagen for  
Sejren i Køge Bugt

1. Juli 1677.

**V**I kendte ej den Danske Sømands Værd,  
og søgte fremmed Hjælp, kun fremmed Sværd  
blev priset for dets Stød mod Fjendens Bryst —  
fra fremmed Tunge lød Kommandorøst.

En Reuter, Opdam og en Tromp  
blev fejret her med Fest og Pomp,  
saa lød der Klang af danske Ord,  
nu gik Niels Juel ombord.

Niels Juel var rundet af saa dansk en Rod  
som Planken i det Dæk, hvorpaa han stod,  
og dansk blev Mænd og Flaade i hin Stund,  
da Juel tog Raaberen for Mund:

Nu er det Tid! Vi selv gør op!  
Sæt Dannebrog i Top!  
Klar overalt fra Stævn til Spejl,  
ved Braser, Fald og Sejl!

Der stod et Slag i Køgebugt. Fra Morgengry  
Kanoners Torden skjælv i Drøn mod Sky,  
ildsvedet Krudtrøg drev som Dis i Blæst,  
til Solen blodrød gemte sig i Vest.

Og i dit Kølvand. Stavn ved Stavn  
de stævner frem, med Heltenavn —  
en Wessel, Willemoes du ser —  
og Fischer, Suenson er dér!

Og se! I Nordsøns fraadedækte Bølgehær  
en Række Navne lyser i det grønne Morildsskær:  
De danske Søfolk, der som du stod Vagt  
om Dannebrog! En Sømandsdaad fuldbragt!

— De, som paa Verdenskrigens Bud  
Pligtrejser sejled, stod for Skud,  
»gik ned«, men sang i aaben Baad:  
»Vift stolt«—! — De Daners Daad!

Christian Bogø.



## Den danske Søhelt Niels Juel.

Niels Juel fødtes i Kristiania 8. Maj 1629, hans Fader var Rigsraad Erik Juel, Lensmand i Nordjylland. 1629 var Landet oversvømmet af kejserlige Tropper, og Moderen, født Sophie Sehested, havde af den Grund taget Ophold hos sin Broder Hannibal Sehested i Norge. Niels Juel fik sin første Opdragelse hos sin Moster Karen Kruse paa Stenalt, men 1642 vendte han tilbage til Hjemmet; Aaret efter ansattes han som Ædelknabe (Page) hos Ærkebispem af Bremen, Hertug Frederik (den senere Konge Frederik III) og blev her i 5 Aar. 1649 studerede han i Sorø, bestemtes derefter til Søkrigerstanden og drog 18. Marts 1650 til Holland, hvor han under den ældre Tromp og senere M. A. de Ruijter kom i den bedste Skole, Datiden kunde byde ham. I Hollands Krig mod England (1652—54) deltog han i mange Kampe og Slag, saaledes i det store Søslag ved Schwenningen, hvor Tromp faldt. Senere fulgte han Ruijter til Middelhavet, hvor han førte en Fregat, og kom tilbage til Danmark 1656, efter at han forinden under en langvarig Upasselighed i Holland havde faaet Lejlighed til at studere Skibsbyggeri.

En kort Tid gjorde Juel Tjeneste som Hofjunker hos sin tidligere Herre, nu Kong Frederik III, derefter ansattes han som Chef for »Sorte Rytter« i Chr. Lindenow's Eskadre, der sammen med en hollandsk Hjælpestyrke havde den Opgave, at spærre Svenskerne Adgangen til deres pommerske Provinser. Det paafølgende Aar (1657) afskedigedes Lindenow som Holmens Ad-

miral, og Juel overtog hans Stilling, dog kun med Navn af »Tilsynsmand«. Der er megen Grund til at tro, at den Rolle, man hidtil har troet, Juel spillede paa Holmen fra 1657—75, har været overvurderet. Synderlig Myndighed har han næppe besiddet, hertil bidrog bl. a. ogsaa den Omstændighed, at han hyppig var udkommanderet. Allerede i Foraaret 1657 ser vi ham som Chef for en Eskadre i Sundet, senere underlagdes han Rigsadmiralen Henrik Bjelke og sloges under megen Bravour sammen med ham ved Rügen mod den svenske Admiral Bjelkenstjerna. Under Hovedstadens Belejring var Juel dels Kommanderende paa Holmen, dels andetsteds, under selve Stormen anførte han en Deling Baadsfolk, der havde Post ved Kastellet. Det var dog paa hans Initiativ, at Orlogsskibet »Højendahl« under Stormen paa København var lagt ud i Farvandet mellem Vestervold og Amager. Den hæftige Kamp, der rasede paa Isen om det indefrosne Skib, viser klart Juels Forudseenhed. 30. April 1659 førte han en Eskadre under Bjelke, i Slaget ved Femern, efter hvilket de Svenske maatte flygte ind til Wismar.

Ved Enevoldsmagtens Indførelse efter Fredsslutningen, sluttede Juel sig straks til Kongens Parti. Han vedblev at bestyre Holmen, men havde foreløbig ikke megen Virksomhed herved paa Grund af Pengeøden i Landet. 1661 giftede han sig med Margrethe Ulfeldt, hvilket Ægteskab dog ikke var velset hverken af Kongen eller Dronningen. 2 Aar senere indkaldtes Curt Adelaer til Landet. Han udnævntes straks til Generaladmiral og Vicepræsident i Admiralitetet og kom saaledes foran Juel. At Adelaer og Griffenfeld har ønsket at fortrænge ham og Henrik Bjelke, er mere i Sætaten, og Griffenfeld, fordi han ikke anede, hvilke Egenskaber der skjulte sig under Juels rolige og beskedne Væsen. Der har været talt meget om Ufreden mellem Adelaer og Juel, Sandheden er dog vistnok den, at Forholdet har været køligt, men at det — takket være Juels Loyalitet — aldrig udartede til Rivninger. Adelaer's Ankomst hertil gav for øvrigt Signalet til mere Liv og Virksomhed paa Holmen, saa at Flaaden paa ny fik en opadgaaende Periode. Ved Udbrudet af den skaanske Krig 1675 var Sømagten derfor ret godt forberedt til at løse sin Opgave. Adelaer fik i Begyndelsen Overbefalingen, han tog Station under Rügen, hvor Flaaden dog led meget af Storme og hærgende Sygdomme; af lignende Aarsager forsinkedes den svenske Flaades Udløb, og det kom desaaarsag dette Aar ikke til noget Sammenstød; i November blev Adelaer syg og døde. Juel, der havde været hans Næstkommanderende, indtog derefter hans Plads. I Foraaret 1676 løb han ud med en Eskadre, gjorde først et resultatløst Landgangsforsøg paa Rügen, gik derefter til Gulland, som han hurtigt bemægtigede sig, og tog senere Station ud for Falsterbo, hvor han 25.—26. Maj leverede den overlegne svenske Flaade under Lorentz Creutz en Kamp, der vel forblev uafgjort, men dog havde til Følge, at Creutz trak sig tilbage. Som Allieret i dette Slag



havde han en hollandsk Eskadre under Ph. Allemonde, der bagefter paastod, at de Danske ikke havde gjort deres Pligt, men ladet ham i Stikken. Beskyldningerne blev prøvede ved en Admiralitetsret, men kunde her modbevises, og Allemonde maatte gøre Afbigt.

Umiddelbart forinden den her omtalte Kamp, havde Juel faaet Meddelelse om, at Christian V havde antaget Hollænderen Martin Tromp (den Yngre) til Øverstkommanderende for Flaaden. Uagtet denne ny Forbigaaelse var Juel et haardt Slag og en unødigt Krænkelse, betvang han dog sin Harm og føjede sig loyalt efter Ordren, om end Forholdet aldrig blev andet end køligt mellem ham og den hovmodige, anmassende Tromp, der med Foragt saa ned paa de danske Søfolk. Ved Valget af denne Admiral fremkaldtes en Rivalisering mellem det danske og hollandske Personale i Flaaden, hvorved Sammenholdet svækkedes og megen Bitterhed opvæktes; at Juel holdt paa sine Landsmænds Tarv, siger sig selv. Faa Dage efter Slaget overtog Tromp Kommandoen over Flaaden og søgte Svenskerne, der trak sig øster paa. I frisk Kuling indhentede de Danske Fjenden under Øland den 1. Juni og forsøgte at gennembryde hans Linie; for at undgaa dette, drejede *Creutz* til Vinden, men undlod at mindske Sejl forinden. Hans store, ranke Skib, »Store Kronen« krængede derved saa meget over, at de læ Kanonporte kom under Vand; kort efter sank det c. 8 km fra Land; ved Overhalingen antændtes en Krudtbeholdning, og Skibet — der førte 126 Kanoner — sprang i Luften; en Del af de svenske Skibe flygtede straks, kun den duelige Admiral *Ugla* paa »Sværdet« holdt Stand, men ogsaa hans Skib ødelagdes, og herefter var al Orden paa Fjendens Side ophørt; han mistede i dette Slag en halv Snes Skibe, c. 2500 Mand og 400 Kanoner. Herefter kunde de Danske i Ro og Mag overføre Tropper til Skaane, hvor Ydstad erobredes. Rivninger mellem de to Nationaliteter udeblev heller ikke efter denne Kamp, men fik dog foreløbig ingen direkte Følger.

Den paafølgende Vinter rejste Tromp til Holland og vendte først tilbage ud paa Sommeren. Allerede i April løb den svenske Gøteborg-Eskadre ud, kommanderet af Admiral *Sjöblad*, og tog Vejen gennem Storebælt. Juel, der hurtig fik Underretning herom, stak da i Søen med 10 Orlogsskibe og 3 Fregatter. Eskadrene mødtes ved Møen 1677 den 1. Juni, og Juel vandt her en fuldstændig Sejr over sin noget underlegne Modstander, uagtet en Del af hans Skibschefer svigtede deres Pligt; 4 Orlogsskibe og 3 mindre erobredes, desuden ødelagdes et stort Skib, »Kalmar Kastel«, *Sjöblad* selv blev tagen til Fange. Juel tog derefter Station i Kjøgebugt, hvorhen efterhaanden Forstærkning sendtes ham, saa at han i Slutningen af Maanedene raadede over 25 Skibe med 12—1300 Kanoner. Paa dette Tidspunkt var den svenske Hovedflaade, under Feltmarskal Evert Horn, stukken i Søen for at søge sin Modstander og — naar denne var ødelagt — at bombardere København; Horn havde 36 Skibe med 1800 Kanoner og var følgelig Juel meget overle-

gen. Regeringen, der med hver Dag ventede Tromp fra Holland med den lovede Hjelpeeskadre, ønskede derfor helst, at Juel skulde trække Tiden for det afgørende Slag ud. Juel selv havde dog mere Lyst til at være ene om Sagen; han angreb ganske vist ikke, men søgte heller ikke at undgaa Slag. Saaledes hændte det da, at Flaaderne 1. Juli stødte sammen i Køge Bugt.

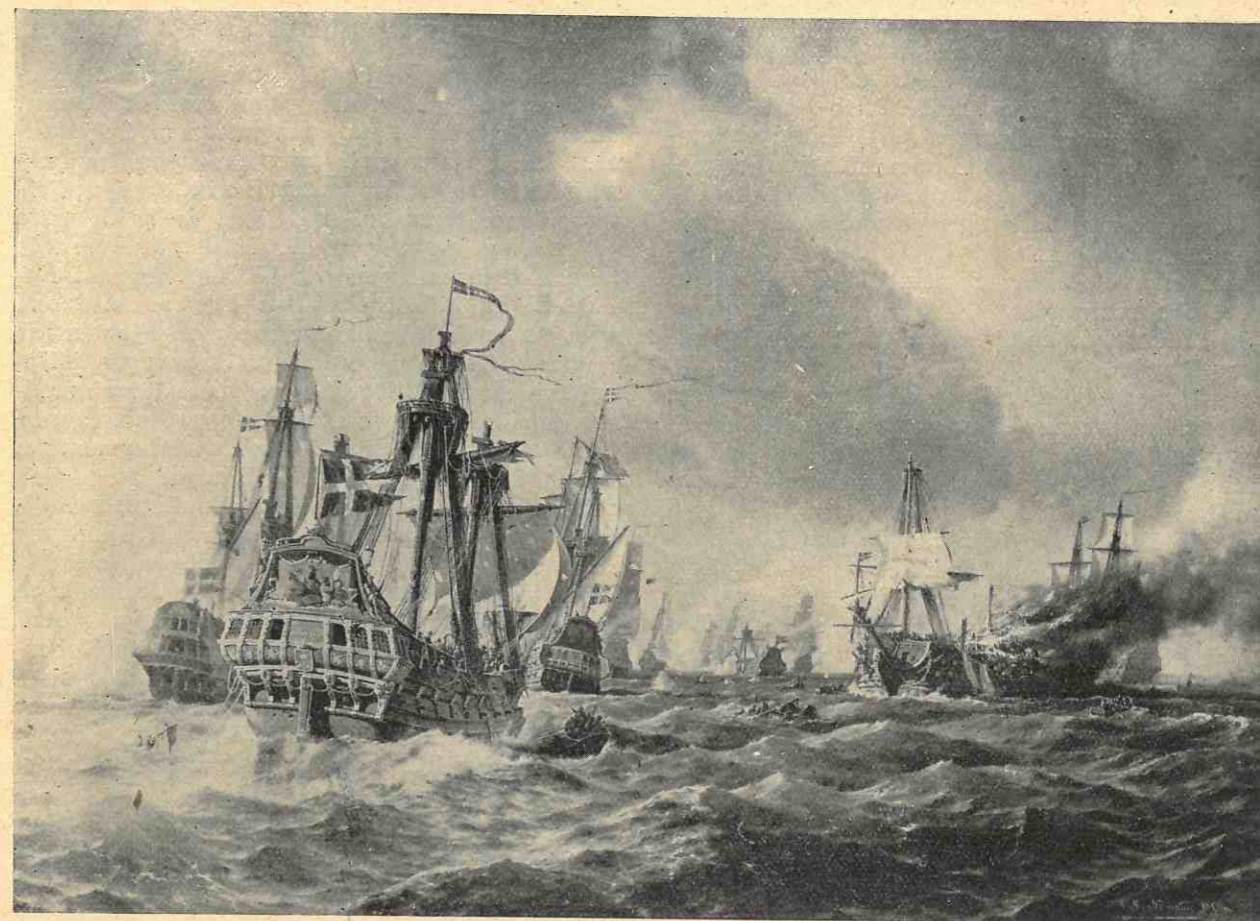
Juel udnævntes til Generaladmiralløjtnant, og en stor Sum Skuepenge blev præget til Erindring om Sejren, der ikke mindst for Flaaden havde den store Betydning, at det nationale Parti fik forøget Selvfølelse, og at den hollandske Indflydelse led et Knæk. Først Dagen efter indtraf Tromp paa Københavns Red.

Det paafølgende Aar (1678) blev ikke rigt paa Krigsbedrifter; den svenske Flaade forblev i Kalmarund eller i Stockholms Skærgaard, og kun nogle enkelte Smaatrafninger forefaldt, hvorved Fjenden hver Gang mistede et Orlogsskib. Ud paa Sommeren fik Tromp, hvis Fordringsfuldhed efterhaanden var naaet over alle Grænser, sin Afsked, og Juel var derefter ene om Kommandoen til Søs; der skete dog ikke andet, end at Rügen blev erobret, og kort efter sluttedes Freden.

I den herpaa følgende Fredsperiode, der varede til efter Juels Død, viste denne sig som en lige saa udmærket Administrator, som han tidligere havde været Anfører. Paa talrige Omraader forbedrede han Forholdene ved Flaaden; under hans Auspicier udførtes Anlægget af Nyholm, Christiansø befæstedes, Personellets Uddannelse forbedredes, Skibsbyggeriet bragtes ind i et forbedret Spor o. m. a. Til Dels for sine Prispenge, der i den skaanske Krig løb op til 22,000 Rdl., købte Juel 1678 Kronens Del af Taasinge med tilhørende Valdemar Slot; ved successive Køb erhvervede han i Tidens Løb flere andre Parter, saa at han endte som Ejer af største Delen af Øen. Desuden ejede han Totterupholm og Eriksholm, hvilke han erhvervede 1682 ved Mageskifte med Sæbygaard, foruden 2 Ejendomme paa Kongens Nytorv, det Thott'ske Palæ og det senere »Hotel du Nord«.

I sit Ægteskab havde han en Søn, Knud, samt 2 Døtre, foruden 2 Børn, der døde tidlig. Største Delen af sit Liv tilbragte han i København, hvor han med Rette nød megen Anseelse og i Almindelighed gik under Navnet »den gode gamle Ridder«. Efter *Bjelke's* Død 1683 overtog han Præsidentskabet i Admiralitetet. R. af Dbg. var han allerede bleven 1674, Geheimeraad 1677 og R. af Elefanten 1679. 1693 brækkede han ved et Fald sin Arm, noget han aldrig forvandt Følgerne af; sit Embede varetog han dog til Udgangen af 1696. Aaret efter døde han. Kisten bisattes i Holmens Kirke. 1881 rejstes en Mindestatue for ham paa Gammelholm.

Niels Juel bærer med Rette Navnet som Danmarks ypperste Søhelt. Baade som Menneske, Sømand og Kriger staar han som et lysende Eksempel paa Retsind, Fædrelandskærlighed, Djærvhed og det sindige Mod, der først overvejer vel og derefter gaar lige paa Maalet.



Efter Maleri af Neuman (Frederiksborg Musæet.)

## Slaget i Køgebugt

1. Juli 1677.

Efter at Flaaden var kommet til Ankers ved Dragør, maatte der arbejdes paa at forøge den og gøre den saa kampdygtig som mulig, thi den svenske Flaade, om hvilken man vidste, at den var større end den danske, kunde hurtigt ventes at ville indfinde sig i vore Farvande.

Paa Bremerholmen gjorde man sit Bedste for at skaffe Forøgelse til Flaaden, nogle Skibe blev hjemkaldt fra Kattegat og Østersøen, men dog var *Niels Juel's* Stilling vanskelig og ingenlunde misundelsesværdig. Rigsadmiralen *Henrik Bjelke* var i København og styrede derfra Marinens Anliggender, men Kongen var i Skaane, hans Mening maatte høres, og han gav jævnlig selv Befalinger til Flaaden. Overalt havde man en Fornemmelse af, at et stort Søslag var i Vente, men Hollænderne var endnu ikke ankommet. Regeringen frygtede for, at den dansk-norske Flaade var for svag til at møde Fjenden, og de Befalinger, som blev givet *Niels Juel*, var meget tilbageholdne, for ikke at sige uklare. *Niels Juel* skyndte paa Admiralitetet for at faa tilsendt alt,

hvad han behøvede; imidlertid holdt han Besætningen i Aande med Vaabeneksercits og andre Øvelser, lettede flere Gange med Flaaden og manøvrerede i Bugten, ankrede snart under Stevns, snart under Falsterbo og udsendte Spejdere for at have et vaagent Øje med mulige Overraskelser.

Allerede den 4. Juni fik *Niels Juel* Brev fra Regeringen i København om, at han maatte være paa sin Post og samle saa mange Skibe til Flaaden som muligt, thi man havde Efterretning om, at den svenske Flaade var stukket i Søen. Den 8. Juni fik han Befaling til at krydse mellem Øland og Bornholm og vente dér, til Hollænderne ankom, men var Svenskerne ham for stærke, skulde han trække sig tilbage til Sundet. — 2 Dage efter blev denne Bestemmelse forandret. Den 12. Juni skrev Kong *Kristian* selv til ham fra Feltlejren foran Malmø, at han skulde samle de udsendte Skibe og med Flaaden begive sig midt ud i Farvandet. »Naar du med vor Flaade i Farvandet krydser og forfarer Fjendes Styrke,



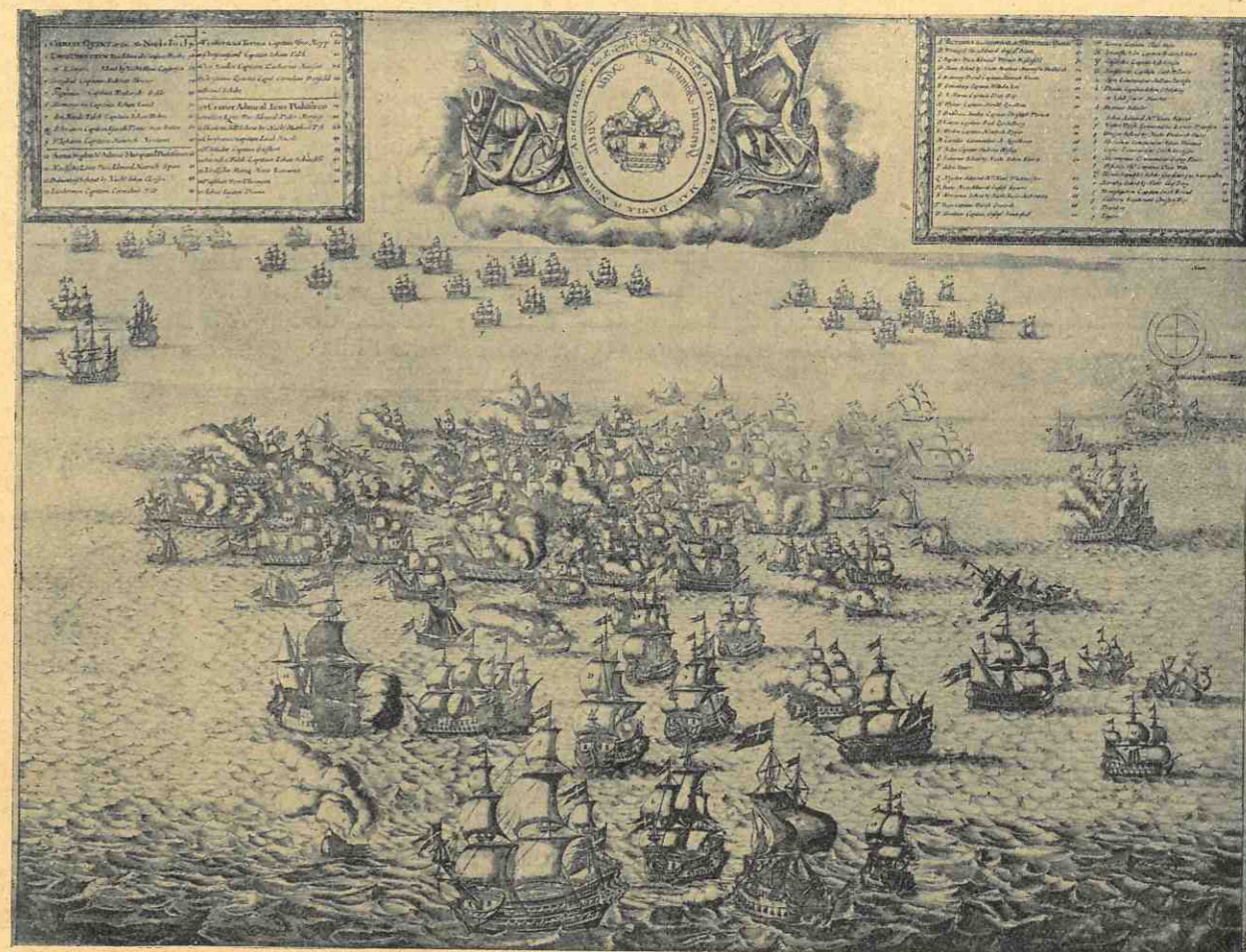
haver du efter Krigsraadets Mening og din egen Konduite at agere, og dersom de formener at være sikker paa at finde Flaaden mægtig nok, og finder din Fordel, haver du med Guds kraftige Bistand at angribe, men skulde du befinde, at de ingen Skibe detacheret, men deres Skibe til sammen haver, og i sligt Antal, som dig kunne være overlegen, haver du efter din forrige Ordre dig paa den bedste Maade og med god Orden at retirere, at de dig ikke fra Københavns Havn afskære, eller Foreningen med Admiral-General Greve Tromp hindre.

Juel besluttede nu at holde sig mellem Falsterbo og Dragør.

Da Kongen imidlertid ønskede, at Farvandet mellem den svenske Kyst og Rügen skulde holdes ryddeligt, besluttede Juel, efter et den 23. Juni afholdt Krigsraad at gaa derhen med Flaaden, hvorfra han lod den lette Dagen efter, men paa Grund af stille Vejr naaede han ikke længere end til Stevns. Det vedblev at være stille, kun rejste der sig nu og da lidt østlig Brise, der var gunstig for den svenske Flaade, og da Stillingen ved Stevns med Læ i Land ikke var heldig i Tilfælde af et Angreb, besluttede Juel at arbejde sig op med Flaaden til Falsterbo igen for at ligge i Læ under Landpynten og det deraf udgaaede Rev, hvor han bedre kunde tage imod Fjenden. Denne Beslutning blev udført den 28., samme Dag, som Juel fik sikker Efterretning om, at Svenskerne havde vist sig ud for Ystad, altsaa vest for Bornholm; et Par Dage forud havde

Kongen underrettet ham om, at Tromp den 19. Juni havde forladt Holland med Hjelpeflaaden.

Endelig bragte de af Juel udsendte Jagere Efterretning om, at de havde set den svenske Flaade nærme sig Øst fra, og to engelske Skibe, som blev anholdte, gav ham nærmere Oplysninger. Samme Dag, den 29. Juni, medens den danske Flaade laa til Ankers mellem Stevns og Falsterbo, kom Svenskerne i Sigte, de holdt mere syd paa og gik ned under Møen. Juel sendte straks Efterretning herom til Regeringen i København og udbad sig dens Bestemmelse om, hvorvidt han straks skulde gaa mod Fjenden eller vente, til der kom Hjælp. Regeringen i København skrev til Kongen i Skaane for at modtage hans Befaling, men raadede dog paa samme Tid til at paalægge Juel, for saa vidt det var ham muligt, ikke at indlade sig i noget Slag, men vente, indtil de hollandske Skibe ankom. Den 30. Juni skrev Juel igen til Rigsadmiral Bjelke og udbad sig hans Bestemmelse, da et om Bord paa hans Skib afholdt Krigsraad havde besluttet, at Flaaden skulde blive liggende imellem Stevns og Falsterbo, indtil der kom Besked fra København, om Hjælp kunde ventes, hvorefter man nærmere vilde træffe sine Forholdsregler. Samme Dag ankom til Flaaden Niels Juel's egen Broder, der ædle, dygtige Baron Jens Juel; saa vidt det kan ses, var det Admiralitetet i København, der sendte ham. Han har formodentlig skullet bringe Efterretning om, hvorledes Sagerne stod i Land og derefter overlægge med Broderen, hvad der



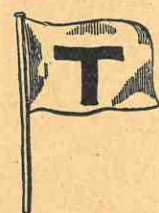
Slaget i Køgebugt gengivet efter et samtidigt Kobberstik. (Det kgl. Bibliothek). De danske Skibe er mærket med Tal fra 1, medens de svenske er mærket med store og smaa Bogstaver.

var at gøre. Dette var altsaa Dagen før den minderværdige 1. Juli, og vi skulde nu se, hvorledes det stod til med den svenske Flaade.

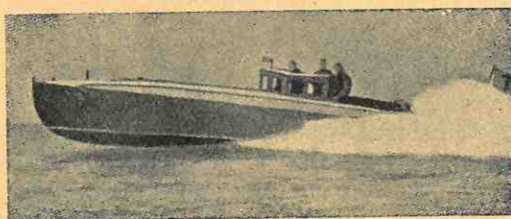
Denne store Flaade var delt i 3 Eskadrer. — Øverstkommanderende var Rigsraad og Feltmarskal Baron Evert Henrik Horn, en Mand uden Erfaring i Søvæsenet, og som derfor ugerne havde modtaget denne Post. Som vi allerede har anført, var Flaaden stukket i Søen i Begyndelsen af Juni. Opgaven var at hævne Nederlaget fra det foregaaende Aar og rense Farvandet. Medens Horn ønskede at gaa forsøgsvis frem, gav den heftige Kong Karl Befaling til at angribe Fjenden, hvor som helst han blev truffen. Formodentlig har man villet ile med at angribe de Danske, inden de fik Understøttelse af Hollænderne, for at Sejren kunde være sikker og Nederlaget fuldstændigt. Midt i Juni havde de Danske opsnappet et Brev fra den svenske Rigsadmiral til Kong Karl og deraf erfaret, hvor stor den svenske Flaade var. Den 27. eller 28. passerede den Bornholm, den 30. Juni om Morgenen ankrede den under Møen. De to Flaader laa nu truende i Sigte af hinanden, og vi maa altsaa efter de Oplysninger, som findes i det foregaaende, forudsætte, at Grev Horn støttende sig til sin overlegne Styrke og vistnok med Følelsen af, at Sejren var

ham sikker, saa hurtigt som muligt skride til Angreb, hvortil han ogsaa havde sin Konges udtrykkelige Befaling, medens Niels Juel, der ingen bestemt Befaling havde enten til at angribe eller til at holde sig tilbage, maatte stole paa sit eget Skøn og kun vove sig i Slag, naar det ikke kunde undgaas, eller naar Omstændighederne var ham særdeles gunstige. Han kan vel have været noget raadvild, noget ubestemt under de givne Forhold, da hans Styrke var betydelig mindre end Fjendens, men fra det Øjeblik af, at han saa, at Kampen var uundgaelig, forsvandt alt dette; han traadte frem i al sin Storhed, Bestemthed, Sikkerhed og Ro, og Blad for Blad flettedes den Laurbærkrans, som aldrig skal visne. Flaaderne var kommen hinanden for nær til, at Kamp kunde undgaas, og den 1. Juli stod det i Norden berømte Slag i Køge Bugt.

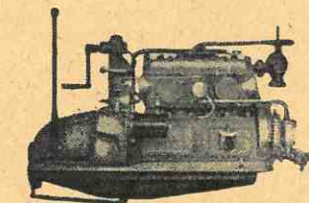
Lad os, inden Kampen fremstilles, kaste et Blik paa Kortet og det Farvand, hvor Slaget stod; thi dette var i Grunden ikke i selve Køge Bugt, men udenfor. I den nordlige Del af Bugten ligger Amager med Drogden paa den østlige Side og Kallebodstrand paa den vestlige Side; Drogden er Sejløbet mellem Amager og Saltholmen, gennem hvilke Skibene passerer, naar de gaar fra Øresund til Østersøen, de kunde ogsaa gaa Øst



# THORNYCROFT



**MOTORBAADE**  
TEGNES OG BYGGES PAA EGET VÆRFT



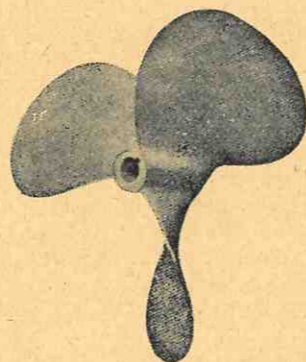
**MARINEMOTORER**  
FRA 7 TIL 350 HK.

**BYGNING**  
**REPARATION**  
**VINTEROPBEVARING**  
AF ALLE SLAGS FARTØJER

# THORNYCROFT

HOVEDKONTOR  
BAADEBYGGERI,  
MOTORVÆRKSTED &  
LAGER  
KØBENHAVNS SYDHAVN

SCANDINAVIA A/S



VI ER SPECIALISTER I  
**SKRUE R**

VESTRE TEGLGADE  
TELEFON:  
CENTRAL 3930  
FRI NOTERING

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



om Saltholm, gennem Flinterenden, men dér er Farvandet mindre rent. I Højde med Saltholms Sydende ligger Malmø, og derfra gaar den svenske Kyst imod Syd, slaar en Bugt indad og danner saa en Halvø, hvor Skanør ligger, og hvis sydlige Ende hedder Falsterbo. Falsterbo er et Hjørne, hvorfra den svenske Kyst gaar imod Øst forbi Trelleborg og Ystad hen til det Hjørne, Sandhammar, der ligger lige overfor Hammeren paa Bornholm.

Fra Falsterbo udgaar der mod Syd et langt Sandrev, Falsterborev, paa hvis yderste Ende der nu ligger et Fyrskib, og fra dette op til Dragør imod Nord er der imellem 4 og 5 Mill.

Ser vi over til Kysten paa den modsatte Side, til Sjælland, da slaar denne, som bekendt, en stor Bugt fra Kallebodstrand imod Sydvest til Køge, hvorpaa den atter gaar udefter til Stevns Klint, som strækker sig i Syd.

Fra Dragør til Midten af Stevns Klint er der ligeledes mellem 4—5 Mil, og Sydspidsen af Falsterbo Rev (Fyrskib) ligger ret Øst for Midten af Klinten i en Afstand af 3 Mil. Hele den store Køge Bugt imellem Amager, Stevns og Falsterbo er saaledes kun 3 Mil bred i den sydlige Aabning, men over 5 Mil i Bredden i Midten. Gaar vi fra Stevns længere imod Syd, da kommer den store Præstø Bugt og sydligere for denne Møen, der springer langt ud i Farvandet, saa at Møens Klint ligger omtrent lige syd for Amager.

Efter at have set paa Farvandet, vil vi nu et Øjeblik betragte de 2 fjendtlige Flaaders Styrke. De var begge, som sædvanligt, delt i 3 Eskadrer hver. Niels Juel havde faaet samlet 25 Krigsskibe, blandt hvilke vi træffer flere af vore gamle bekendte. Han selv førte en mindre Eskadre, Corps de bataille, paa 3-Dækkeren »Christianus Quintus«. Eskadren talte 8 Skibe, blandt hvilke vi vil nævne: »Kurprinsen« (Viceadmiral Kr. Bjelke), »Tre Løver« (Schouthynacht Floris Karstensen, »Enighed« (Kaptajn Dreyer).

Den første Eskadre, eller Avantgarden, blev ført af Admiral Markvar Rodsten paa Rangskibet »Anna Sophia«; den bestod ligeledes af 8 Skibe, hvoriblandt 3-Dækkeren »Norske Løve« (Viceadmiral Henrik Span), »Delmerhorst« (Schouthynacht I. Eilertsen« o. s. v.

Den 3. Eskadre, eller Arrieregarden, blev ført

af Admiral Jens Rodsten paa Rangskibet »Tre Kroner«; den bestod af 9 Skibe, hvoriblandt »Gyldenløve« (Viceadmiral Morsing), »Charlotte Amalia« (Schouthynacht Phil).

De 25 Krigsskibe førte tilsammen 1267 Kanoner og en Besætning af 6505 Mand, desuden hørte 3 Brandere og 8 Smaaskibe til Flaaden.

I den svenske Flaade talte den første Eskadre, der førtes af General Horn paa det store Skib »Victoria«, 13 Skibe, den anden Eskadre, der kommanderedes af Admiral Clerck, talte 11 Skibe, og den tredje, under Admiral, Baron H. Wachtmeister, 12 Skibe.

Der var ialt 36 Skibe med 1804 Kanoner og omtrent 9000 Mands Besætning, foruden 6 Brandere og 12 Smaaskibe, desuden var der 3000 Soldater om Bord, bestemt til Landgang paa Møen og Sjælland.

I den svenske Flaade var der altsaa 11 Skibe og 507 Kanoner fler end i den danske, men her var intet Valg og ingen Tid at spille.

Om Eftermiddagen den 30. Juni sendte Horn en Viceadmiral med 2 Skibe hen imod den danske Flaade som Udfordring, men da Juel sendte 2 andre Skibe imod dem, vendte de straks om, hvorefter den svenske Flaade lettede og stillede sig i Slagorden.

Det samme gjorde Juel. Vinden var sydvest, og det blæste frisk ud fra Præstø Bugt. Den svenske Flaade havde altsaa i enhver Henseende Fordelen, den laa til Luvart af den danske Linie, havde bestemt Befaling af sin Regering til at angribe og kunde ifølge sin Stilling selv vælge det belejlige Øjeblik til Angrebet, og den var dertil meget stærkere end den danske.

Om Natten holdt begge Flaader under Sejl. Hvilken højtidelig Sommernat!

Den svenske Admiral havde, som alt nævnt, streng Befaling til fuldstændig at ødelægge den danske Flaade og derefter lægge sig for København og afskære Forbindelsen imellem Hovedstaden og Hæren i Skaane, der anførtes af Kong Kristian. Tromp var borte, de hollandske Skibe endnu ikke ankomne, og med de Danske maatte man snart kunde gøre det af. Derimod var Niels Juels Stilling i høj Grad vanskelig, hvilket Ansvar hvilede der ikke paa ham! Han havde ikke modtaget nogen ren og klar Forholdsordre



Den hollandske Hjelpeflaade i Kamp med Svenskerne og Kronborg. (Efter samtidigt Stik i Det kgl. Bibl.)

af sin Regering, og dog var det ikke alene hans Ære, men Fædrelandets og Hærens Forbindelse i Skaane, som stod paa Spil; han maatte sejre, ellers var maaske alt tabt.

Om Morgenen Kl. 4 den 1. Juli sejlede begge Flaader jævnsides, en kvart Mil fra hinanden, nordvest ind imod Stevns. Vinden var som om Natten, den svenske Flaade var sydligst og havde altsaa bestandig Fordelen. Nogle af Juels Skibe var desuden om Natten drevne et Stykke ad Læ til, og han dristede sig ikke til at holde ned efter dem, da det kunde have fremkaldt Forstyrrelse i Linien og dertil bragt Fjenden til at tro, at han veg bort, tværtimod kneb han saa tæt til Vinden som muligt for at komme Svenskerne nærmere paa Livet og lod skyde det danske Løsen, 3 Kanonskud, som Tegn paa, at han var rede til at tage imod Angrebet.

Mellem Kl. 5—6 var Flaaderne hinanden saa nær, at Kanonerne kunde række, og Skydningen begyndte. Formodentlig er de første Skud faldne fra Horns Side, da han havde Befaling til at angribe, dog vides dette ikke med Bestemthed. Flaaderne var et Øjeblik efter indhyllet i Krudtrøg, som drev ind over de Danske.

Tre Brandere, som senere sendtes imod Niels Juels Admiralskib, blev i Tide opdaget i Røgen

og bortslæbte af Baade. Nu lod Juel udføre en Manøvre, som blev afgørende for Kampen, idet den saa at sige kom til at bestemme dens Gang. Flaaderne styrede, som anført, ind mod Stevns, altsaa med Vinden paa den bagbords (venstre) Side. Juel lod da de forreste Skibe falde lidt af Nord i, ind imod Køge Bugt, og de svenske Skibe, som laa paa den venstre Side af ham, maatte derfor, dersom de vilde følge med, komme meget nær til Stevns Klint. Lige nord for denne ligger der en lille farlig Grund, som hedder Kalkgrunden, og sandsynligvis var det paa denne, at et af de svenske Skibe, »Draken«, paa 64 Kanoner under Schouthynacht Traube, løb sig fast, thi Svenskerne lod sig virkelig lokke ind paa det farlige Sted. Dette gav Stødet til den hel ny Manøvre. Horn beordrede 6 store Skibe til at blive ved »Draken« for at beskytte den og hjælpe den af Grunden, medens han selv vendte med den øvrige Del af Flaaden og stod i en Linie sydøst i, for muligt at lokke den danske Flaade udenfor Falsterbo Rev, i aaben Sø, hvor han haabede at kunne faa Bugt med den. Og hvad gjorde nu Niels Juel?

Han kunde have kastet sig over de 7 Skibe ved Stevns og lade Horn sejle, eller han kunde have overladt de 7 Skibe til deres egen Skæbne og forfulgt den nu formindskede Flaade. Men ingen af

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -



disse Udveje var ham gode nok. Der var kommen Uorden i den svenske Flaade, og denne maatte benyttes. De Skibe, som var faldet af i Læ, blev beordrede til at angribe »Draken« og dens Hjælpere, og Rodsten med »Anna Sophia« samt Span med »Norske Løve« fik Befaling til at lede dette Angreb, medens Juel selv med den øvrige Del af Flaaden vendte og fulgte efter Horn sydøst i, saa snart Rodsten og Span saa sig i Stand dertil, skulde de atter forene sig med ham.

Vi vil først se, hvorledes det gik til nede ved Stevns; thi her stod jo en Kamp for sig selv. »Draken« blev saa stærkt medtaget, at det maatte stryge sit Flag, hvorefter de 6 Skibe, som skulde hjælpe det, flygtede, men »Cæsar«, der var paa 60 Kanoner, blev indhentet af Bjælke og erobret, og Karstensen opsejlede »Mars« med 74 Kanoner, som han ligeledes erobrede. Et af de svenske Skibe, »Flygende Wargen«, løb paa Grund paa Falsterbo Rev og blev om Natten erobret af Fregatten »Charitas«, der tidligere havde tilhørt Svenskerne. De tre sidste af de Skibe flygtede nord paa, op til Malmø, hvor det ene løb paa Grund, og hvor alle 3 Skibe erobredes den paafølgende Dag; saaledes gik det denne Afdeling af 7 stolte Skibe, men hvorledes gik det til med de øvrige? Her var Kampen haard.

Medens den danske Flaade i en tæt sluttet Linie sejlede frem langs med den svenske, drejede Vinden sig fra Sydvest om igennem Vest, hvilket Juel havde forudset, den vilde gøre, og som var til Fordel for ham, da han derved omsider kom paa den gode Side af Fjenden. Kanonaden var heftig, de vel øvede Matroser paa de danske Skibe skød hurtigt og sikkert, ved Falsterbo brød den danske Flaade igennem den svenske og afskar 16 af Skibene, som for fulde Sejl flygtede øster i. Rodsten og Span forenede sig igen med Flaaden og tog Del i Kampen, der fra de tilbageværende svenske Skibes Side nu i deres Fortvivelse blev ført saa heftig mod det danske Admiralskib »Christianus Quintus«, at det mistede en Del af sin Rejsning og begyndte stærkt at trække Vand.

Niels Juel maatte nu lade det trække sig ud af Ilden og afgaa til København, medens han selv flyttede sit Flag over paa »Fredericus Tertius« og herfra fortsatte Slaget. De svenske Skibe var nu i fuldstændig Uorden og blev ilde tilredt, mange af dem søgte at undfly ad Bornholm til. Da ogsaa »Fredericus Tertius« var bleven slemt medtaget, maatte Niels Juel omtrent ved Middagstid gaa over paa det tredje Skib »Charlotte Amalia« for dermed at kunne forfølge Fjenden, som nu med en frisk Nordvestvind strøg af Sted, det bedste han kunde.

Kaptajn Dreyer paa Skibet »Enighed« indhentede Skibet »Svenska Leionet« og erobrede det. Forfølgelsen fortsattes, indtil Mørket faldt paa, og først henimod Midnat samlede den danske Flaade syd for Ystad. Om Morgenen, da det blæste med nordvestlig Vind, havde de undslupne Skibe faaet saa stort et Forspring, at al videre Forfølgelse maatte opgives, men de havde lidt

meget under Slaget, og det fortaltes, at 2 af dem sank under Øland. Juel gik tilbage til København og ankrede udfør Dragør den 4. Juli. Farvandet var renset.

Sejren var fuldstændig. Den svenske Flaade havde lidt et overordentlig stort Tab og var for lang Tid gjort ubrugelig, 7 store Krigsskibe var erobrede og kom fra nu af til at gøre Tjeneste i den danske Flaade, et 64 Kanonskib, »Saturnus«, sprang i Luften under Kampen, et andet, lige saa stort, »Jupiter«, blev, efter de Danskes Udsagn, skudt i Sænk, et 66 Kanon Skib, »Calmar«, opbrændtes ved Malmø, og 2 sagdes at være sunkne under Øland, — ialt 12 prægtige Skibe af den store Flaade, 2 Schouthynachter og imellem 2000—3000 Befalingsmænd og Matroser var blevet taget til Fange, imellem 1000—2000 blev dræbt og saarede. Føjes hertil Tabet af 3 mindre Skibe, 3 Brandere og 4 Transportfartøjer, samt at Størstedelen af den bortflygtede Flaade var saa ilde tilredt, at den maatte søge Havn, da giver dette en god Forestilling om det lidte Nederlag.

Den danske Flaade mistede ikke et Skib, og Mandetallet var ikke mere end 76 døde og 211 saarede, kun 4 af Krigsskibene havde lidt saa megen Skade, at de maatte sendes til København for at istandsættes, de øvrige holdt deres Post i Søen.

Glæden var stor i Danmark, da Efterretningen om Sejren over den svenske Flaade indtraf, og da det erfarede, hvilken overhængende Fare, man havde været udsat for. Baron Jens Juel havde om Morgenen, da de fjendtlige Flaader nærmede sig hinanden, forladt sin Broders Skib og var gaaet over paa en Jagt for derfra at være Vidne til Slaget. Om Eftermiddagen opsøgte han atter sin Broder, modtog af denne Rapporten om Slagets Gang og bragte den saa til Kongen. Kong Kristian vidste, hvad der var foregaaet. Han havde, saa snart han om Morgenen den 1. Juli fik Efterretning om, at Kampen var begyndt, forladt Lejren foran Malmø og var redet ned til Skanør, hvorfra han i det fjerne kunde se de kæmpende Skibe og den stærke Krudtrøg, som omgav dem, samt høre Drønene af den heftige Skydning. Han og hans Omgivelser geraadede i den største Spænding og Angst, da Kampen i Begyndelsen trak nordefter, men da Flaaderne efterhaanden trak sydover, kunde man slutte, at de svenske Skibe flygtede. Glæden var dog ikke mindre, da den sikre Efterretning senere naaede ham.

Han skrev selv fra Feltlejren ved Malmø den 4. Juli en Ordre til Niels Juel, i hvilken han udtrykker sin Glæde over Sejren. Det hedder heri:

»Som vi det den 1'ste hujus (dennes) imellem Skanør og Stevns begyndte Sø-Kombat selv have anset, og dets lykkelige Udgang af Fjendens Retirade lettelig mærket, saa ere vi derom af din allerunderdanigste, med din Broder os tilsendte, Relation videre forstændiget og priser Gud, som os saadan herlig Viktorie (Sejr) uden stor Skade paa vore Skibe og uden megen Forlis paa Folk givet haver. Vi ere med din herudi beteede Konduite vel tilfreds, og have dig derfor for vores Admiral-General-Løjtnant deklareret ville, og din Gage aller-



Rügens Erobring 1679. Efter et samtidigt Stik i kgl. Bibl.

naadigst forbedre, og haver du alle andre Officerer, som deres Troskab og Tapperhed bevist haver, om vores kongelige Naade og Belønning at forsikre.»

I København modtoges Juel og hans tapre Mænd med stor Jubel, Takkefester blev afholdt, Sejrsskud affyredes, Guldkaeder uddeltes, Skuepenge og en stor Medaille til Minde om Sejren blev slaget.

Vel var der mange fremmede Officerer og Matroser paa Skibene, hvorfor Hollænderne havde villet tilskrive sig i det mindste en stor Del af Æren for Slagets Udfald, men dette er uberettiget. Dannebrog vajede over alle Skibene, deres Besætning

var overvejende danske eller norske Søfolk, og skønt den af enhver uviste Tapperhed skal have sin fulde Ret, saa maa det navnlig tilskrives Niels Juels fortræffelige Manøvrer, hans Besindighed og Klogskab, at Sejren blev hans. Dette anerkendtes ogsaa af alle upartiske samtidige. Slaget i Køge Bugt vakte stor Opsigt i Udlandet, navnlig hos de 2 store Sømagter Holland og England, og den engelske Konge skrev i sin Lykønskning til Kristian den Femte, at Juel var »den største Admiral, som nu var i Europa«.

Man undrede sig højlig over, at den danske Flaade uden Understøttelse, med sine egne Skibe og egne Befalingsmænd havde kunnet vinde saa stor en Sejr over den meget større Modstander.

#### Myrens nye Tank-Motorskib.

Fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri paa Refshaleøen er, som nævnt, søsat et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 348, til Dampskibsselskabet »Myren«. — Skibet, der har faaet Navnet »Christian«, bygges til British Lloyds højeste Klasse. — Dets Hoveddimensioner er følgende: 470 × 34 Fod × 35 Fod og Bæreevnen er 12,665 Tons d. w. Det forsynes med to Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen skal kunne udvikle 3800 I. H. K. Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for Rederiet og Værftet, forløb i alle Maader smukt.

#### Nyt Sejlskibsrederi.

En Kreds af søfartsinteresserede Mænd i Svendborg og Omegn har — efter hvad der meddeles fra Svendborg — i disse Dage startet et nyt Sejlskibsrederi under Navnet »Danmark« med Hjemsted i Svendborg.

Aktiekapitalen, der er fuldt indbetalt, er paa 50,000 Kr. og til bestyrende Reder er antaget Skibsmægler A. E. Sørensen, Svendborg.

Selskabet har købt 4-mastet Skonnert »Ruth« af Thurø for 45,000 Kr. Skibet blev bygget i 1920 og kostede dengang 350,000 Kr. Det vil blive sat i Fart i Løbet af ganske kort Tid.





Cort Sivertsen Adelaer. (Efter Maleri paa Frederiksborg Museet.)  
Paa Bordet ses alle hans Ordener, han havde erhvervet sig i venetiansk Tjeneste.

## CORT SIVERTSEN ADELAER

Cort Sivertsen Adelaer blev født 16. Dec. 1622 i Brevik i Norge. Hans Fader, Søren Jensen, indkaldtes af Christian IV efter Sigende fra Byen Hoorn i Holland for at drive et Saltværk i Langesund, hvor han levede endnu 1646. Som ung Menneske gik Adelaer til Holland, hvor han foer til Søs, i hollandsk Orlogstjeneste deltog han 1639 i det berømte Slag ved Dünerne, hvor Admiral Tromp sejrede over Spanierne. Senere gik han i hollandsk Koffardifart med et Skib ført af Kaptajn Johan Jeiersen. Denne lod sig hverve af Venetianerne, som fra 1645—62 førte en forbitret Kamp imod Tyrkerne, men han døde kort efter sin Ankomst, og Adelaer overtog da Kommandoen over Skibet, dog kun saaledes at forstaa, at den egentlige Overbefaling udførtes ved en venetiansk Adelsmand, medens A. nærmest maatte betragtes som den søkyndige Skibsfører.

I Republikens Tjeneste gjorde Adelaer udmærket Fyldest, hvilket fremgaar af de adskillige Attester fra de venetianske Admiraler *Giacomi*, *Da Rova* og *Guiseppe Dolfino*; han deltog med Hæder 1650 i Kampene ved Dardanellerne, i Slaget ved Parus 1651, ligesom han det paafølgende Aar udmærkede sig ved at frelse den fra Venedig udsendte Generalproveditore *Bragadino* fra at forlise. Endnu mere bekendt blev han 1654 i Slaget ved Dardanellerne, hvor hans Skib »S. Giorgio

maggiore«, d. v. s. Store Sankt Jørgen, af den Øverstkommanderende, *Dolfino*, blev benyttet som Admiralskib, og hvor han sammen med sin Admiral lagde et sandt Heltemod for Dagen. 1657 nævnes hans Virksomhed med Anerkendelse i en ny Kamp ved Dardanellerne; 1659 smst. og 1660 ved Landsætningen af Tropper paa Øen Kandia. For sin Tjeneste i den venetianske Flaade fik han Belønninger baade i Penge og Guldkæder. 1659 udnævntes han til Ridder af Sankt Markus Ordenen, en Æresbevisning, som kun faa Udlændinge opnaaede; allerede nogle Aar forinden havde Republikken tilsikret ham en Pension paa 200 Dukater aarlig. Ja, det fortælles endogsaa, at han omtrent samtidig med, at han fik den nævnte Ridderorden, fik denne Pension forhøjet til 1400 Dukater, men om Rigtigheden heraf er der senere rejst velbegrunderet Tvivl.

I adskillige Beskrivelser af Adelaers Liv berettes om en Kamp, han 1658 skal have bestaaet mod en tyrkisk Pasha ved Navn Ibrahim; denne skulde først have saaret ham, men derefter være bleven dræbt af Adelaer, som endogsaa afhuggede hans Hoved. Bedriften er senere blevet besunget af Ingemann og Ploug. Det er imidlertid bevist, at Tvekampen ikke er foregaaet 1658, og det er i det hele taget yderst tvivlsomt, om Begivenheden overhovedet har fundet Sted. I Aaret 1660 forlod han den venetianske Tjeneste og rejste tilbage til Holland. Det er utvivlsomt Overdrivelse, naar man senere har villet paastaa, at han under Tyrkekrigen skulde have ført Republikkens Flaader i Slag eller vundet europæisk Berømmelse; derimod er det sikkert, at han i sin forholdsvis beskedne Stilling som underordnet Skibsfører har lagt ualmindeligt Mod og Sømandsdygtighed for Dagen og tillige har gjort sig bemærket frem for mange andre Udlændinge ved sin loyale og uinteresserede Optræden.

Adelaer blev 1646 under et kort Ophold i Holland gift 16. Juni med en Hollænderinde, *Engeltje* (Efternavn ubekendt), men hun døde allerede, medens han kæmpede i Middelhavet. Da han nu 1661 vendte tilbage til Byen Hoorn i Holland, indgik han 25. Juli 1662 et nyt Ægteskab med *Anna Pelt*, Datter af en velstaaende Købmand. Rygtet om hans Bedrifter var gaaet forud for ham, saa at han i sit nye Hjem nød megen Anseelse; endogsaa Digterne, omend ikke af særlig høj Rang, skrev Vers til hans Pris. Ved denne Tid er det, han første Gang antager Navnet *Adelaer*, maaske en Fordrejelse af det hollandske Ord Adelborst (Søkadet), men snarere frit opfundet af ham selv; han optraadte ogsaa her med et Vaaben, uagtet han ikke af Venetianerne var blevet optaget i Adelsstanden.

Efter nogle Historikers Udsagn blev Adelaer 1663 af Generalløjtnant *Ahlefeldt*, som dengang opholdt sig i Holsten, opfordret til at komme til Danmark og modtage en Ansættelse i den danske Flaade; fra anden Side er det blevet paastaaet, at han af egen Drift har begivet sig til Danmark og tilbudt Kong Frederik den Tredie sin Tjeneste. Under alle Omstændigheder rejste

han i August til København og fik Maanedens efter (15. September) Udnævnelse som Admiral og Vicepræsident i Admiralitetet med en Gage af 7200 Daler; to Aar senere forfremmedes han endogsaa til Generaladmiral, 1666 optoges han i den danske Adelsstand, og ved Dannebrogordenens Indstiftelse 1671 udnævntes han til Ridder. Det er sandsynligt, at Grunden til denne glimrende Maade, paa hvilken han hædredes, for en Del skyldtes den Omstændighed, at Frederik den 3., som kort forinden havde indført Enevoldsmagten, ønskede at sikre sig dygtige Kræfter udenfor Landets Adel, fra hvilken han ventede Modstand, men paa den anden Side maa det sikkert ogsaa antages, at *Adelaer's* Ry som en ualmindelig dygtig Mand har været grundfæstet. Denne Antagelse bestyrkes derved, at han 1665 af den hollandske Regering opfordres til at træde i dens Tjeneste som Viceadmiral.

I Danmark kom Adelaer til at virke sammen med Admiralerne *Henrik Bjelke*, *Niels Juel* og *Nikolai Helt*; han fik anvist Plads efter Bjelke, men overfor de andre to, hvilket i Begyndelsen vakte en Del Modvilje, uden at denne dog kom til at antage større Dimensioner. Da det var i en Fredsperiode, han begyndte sin Virksomhed herhjemme, maatte hans Bestræbelser foreløbig indskrænke sig til Organisationsarbejder og Udvikling af Flaaden. Naar nogle Historikere har villet tildele ham hele Æren for Marinens Fremgang, indtil Krigen med Sverige 1675 brød ud, er dette i høj Grad overdrevet; derimod kan det siges, at han sammen med de nævnte Admiraler arbejdede hæderlig og ivrig for at fremme Flaadens Tarv paa alle Maader uden dog i nogen Retning at slaa ind paa nye Baner, hvilket forøvrigt ogsaa hæmmedes derved, at Landet var i Penge nød, og der ikke kunde afses ret meget til Flaadens Vedligeholdelse endsige Forøgelse. — Paa Grund af sit særlige Kendskab til hollandske Personligheder og Forhold anvendtes han adskillige Gange af Kongen til Rejser i Holland til at hverve hollandske Officerer og Teknikere samt til at anskaffe Materialer og Skibe sammesteds fra; saaledes hjembragte han 1666 8 Krigsskibe, som Generalstaterne havde stillet til Danmarks Raadighed. Han tog sig ivrigt af den ostindiske Handels Opkomst og fik ogsaa sin Søn *Sivert Adelaer* udsendt som Kommandant paa »*Dansborg*«. — Foruden denne Virksomhed i Marinens Tjeneste drev han en Del Handelsvirksomhed med Salt til Norge, hvor han tillige ejede Savbrug og et stort Jordegods, og med islandske Produkter; han viste sig herved som en dygtig, men noget nøjeregende Forretningsmand.

Da Forholdet til Sverige 1673 begyndte at antage en spændt Karakter, fik Adelaer tillige med sine Kolleger travlt med at udruste og klargøre Flaaden, til hvis Ledelse han blev udset; da Krigen to Aar senere virkelig udbrød, overtog han ogsaa Kommandoen med *Niels Juel* og den hollandske Kommandør *Bincks* som Delingschefer. Sidstnævnte havde tilført Danmark en Hjælpestyrke, hvorved Flaaden naaede op til 12 Linie-



Admiral Henrik Bjelke.

skibe foruden en Del mindre Fartøjer. Forskellige Omstændigheder foranledigede imidlertid, at Adelaer ikke kom til at spille nogen fremtrædende Rolle i denne Krig; dels var den svenske Flaade stærkere end den danske, saa at der maatte udvises Forsigtighed, dels bidrog ogsaa vedholdende Storme og Sygdom i begge Flaaderne til, at det ikke kom til noget Sammenstød. Sygdommen, som snart gik over til en hærgende Epidemi, tvang i Efteraaret Adelaer til at søge op i Køge Bugt; her blev han i Slutningen af Oktober selv angrebet af den, maatte 2. November overgive Kommandoen over Flaaden til *Niels Juel* og døde 3 Dage senere, 5. Novbr. 1675. Han bisattes i Holmens Kirke; senere blev hans Kiste flyttet til Frue Kirke.

A.'s Navn, hans Liv og Gerninger vil dog altid berettigede ham en smuk Plads blandt de Danske, som har kæmpet og virket paa Søren.



## Henrik Bjelke.

Dansk Rigsadmiral, Søn af Jens Aagesøn Bjelke, f. 13. Jan. 1615, d. 16. Marts 1683. Han studerede i sin Ungdom i Udlandet, saaledes i Padua, hvor han blev immatrikuleret 1633, men slog snart ind paa den militære Bane og traadte i Prins Frederik Henrik af Oraniens Tjeneste. Ved Efterretningen om Torstensons Indfald vendte han dog hjem til Danmark 1644 og gik til Norge som Oberst. Han deltog med stor Berømmelse i Hannibal Sehesteds Kamp mod Svenskerne, førte 1645 Kommandoen paa Båhus i Lensmandens Fraværelse og blev s. A. Hannibal Sehesteds Næstkommanderende. Efter Krigens Slutning gik han igen til Udlandet. Først til Holland og siden til den kejserlige Feltmarskal Melander, hvis Hær han fulgte som Frivillig. 1648 vendte han atter tilbage til Danmark, blev udnævnt til Lensmand paa Island og slaaet til Ridder ved Frederik III's Kroning. I den følgende Tid brugtes han som Søofficer; 1653 kommanderede han en Eskadre i Sundet, og 1657 udnævntes han til Rigsadmiral og Medlem af Admiralitetet. Han kæmpede heldig mod den svenske Flaade i Krigsaarene 1657—60, saaledes ved Falsterbo 1657 og

ved Rødsand 1659. Bjelke, der i Foraaret 1660 var blevet Rigsraad, skal have støttet Kongen stærkt ved Forfatningsforandringen d. A. Da den gamle Ove Gjedde døde i December 1660, blev Bjelke Præsident i Admiralitetet, næste Aar Medlem af Statskollegiet og Højesteret og Maj 1662 Rigsadmiral. Hans Stilling efter Forfatningsforandringen var dog noget uklar; tilsyneladende stod han i høj Gunst ved Hove; 1665 betegnede Rygtet ham endog som udset til Premierminister, men samtidig stod han i et meget venskabeligt Forhold til Korfitz Ulfeld og Leonora Kristine og holdt fast ved dem i Ulykkens Dage; i sine Underhandlinger med Brandenburg nævnte Korfitz Ulfeld Bjelke som en af dem, der vilde gaa med til Kurfyrstens Erhvervelse af den danske Krone. Dette savnede dog sikkert al Grund og skadede heller ikke Bjelke, der beholdt sin høje Stilling lige til sin Død; dog fritoges han 1679 paa Grund af sin Alder for stadig at møde i Admiralitetet. I den skaanske Krig havde Bjelke ingen Kommando, men ledede Administrationen hjemme.

L. L.

### Den danske Skibsførerforenings Generalforsamling

blev forleden afholdt i Odd Fellow Palæets Riddersal. Formanden, Kaptajn H. P. Hagelberg, bød Velkommen og aflagde, efter at Overretssagfører Steinthal var valgt til Dirigent, en udførlig Beretning. Herunder pegedes paa, at det forløbne Aar havde været meget vanskeligt, især for Sejlskibsfarten. Kulsituationen i England bevirkede, at alle oplagte Dampere kom i Fart. Derimod lykkedes det ikke at faa Sejlskibene ud. Baade i Marstal, og især i Thurø, havde en Mængde Skibe været oplagte hele Aaret. Dette medførte en Del Arbejdsledighed, og selv om det var lykkedes at skaffe ikke saa faa Medlemmer Beskæftigelse, var de Lediges Antal stadig stort.

Medlemstallet var 1ste Januar 951. Blandt de i Aarets Løb afdøde Medlemmer dvælede Formanden ved det store Arbejde, der var udført i Foreningen af dens tidligere mangeaarige Formand, Kaptajn Alfred Ørum, og

Bestyrelsesmedlemmet, Kaptajn A. L. Fabricius, og udtalte et: Ære være deres Minde!

Der er i Aarets Løb arbejdet videre paa Pensions-spørgsmaalet, og Sagen er nu løst i flere Selskaber. Flere ventes at følge efter i den kommende Tid.

Der førtes en Del Diskussion om Indtrædelsen i det nyoprettede Søfartsraad, hvilket kritiseredes af Kapt. Thrane og forsvaredes af Formanden og Kaptajnerne Neergaard og Lagesen.

Til Bestyrelsen valgtes følgende Medlemmer: Kaptajnerne A. C. Folkerberg, I. W. Krøyer, Th. Petersen, Johs. von Thun, C. Petersen, H. P. Baagøe, H. Mamsen, Chr. Schmidt, H. C. Lagesen, Nic. Wilton og Navigationslærer Ryager.

Til Revisorer genvalgtes Kaptajnerne J. Ellekilde og N. M. Petersen.

Kaptajn H. V. Bang, der var Formand fra 1909 til 1913, udnævntes med Akklamation til Æresmedlem.

## Holmens Kirke.

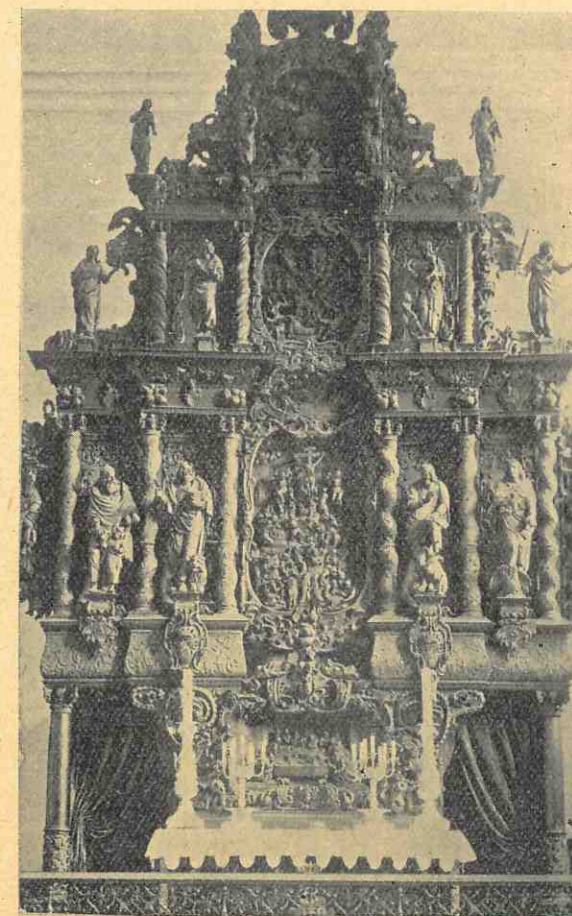
Holmens Kirke i København, der d. 5. September 1619 blev indviet til Brug for »alle dem, som betjene Hans Majestæts Flaade, Tøjhus, Byggers, Baggers, Bødkerhus, Smedjen og Staldene«, hører til den Række Bygninger, som skylder Christian IV deres Tilblivelse. Paa Kirkens Plads stod forhen et af Frederik II, 1563 til Ankersmedje opført Hus; dette indrettede Christian IV nu til Kirke. Af den Grund er Kirken ikke orienteret paa vanlig Vis, men ligger i den tilfældige Retning NØ.—SV., med Koret i SV. Denne ældste Kirke er af forholdsvis beskedne Dimensioner, lavere end nu og tillige kortere, idet den ik-

ke mod SV. naaede ud til Kanalen, men var adskilt herfra ved en to Stokværk høj Bygning. Der hengik dog ikke lang Tid, før Kirken viste sig for lille til at rumme den stedse voksende Menighed, og i Aarene 1639—41 lod Christian IV den betydelig udvide. Den nævnte to-etages Bygning, hvori der havde været Møntværksted og Bolig for Smedemesteren og senere Navigationsskole og Toldbod, medinddroges i Kirken, dog saaledes at dens smukke Gavl ud mod Kanalen i det væsentlige bibeholdtes; her indrettedes Koret. Da Bygningen var højere end den oprindelige Kirke, blev dennes Mure øgede. Samtidig tilføjedes to

Korsfløje mod NV. og SØ., og Spiret, som før havde siddet over den nordøstlige Ende, flyttedes hen over Korsskæringen. Fløjene byggedes af gule Sten, men da Langhuset var af røde Teglsten, blev hele Kirken pudset og malet gul for at skjule Forskelligheden i Materiale. Til Minde om Byggearbejderne anbragtes paa den nordre Korsfløjs Gavlmur, hvor Hovedindgangen tidligere var, Aarstallet 1641 og Bogstaverne R. F. P. (Begyndelsesbogstaverne i Christian IV's Valgsprog). Samtidig fik Kirken sit fladbuede Stukloft og sine første to Rækker Pulpiturer.

Denne sin Skikkelse har Kirken i Hovedsagen bevaret til vor Tid, idet den har haft det Held at blive skaanet under Byens forskellige Ildebrande og Bombardementer. Den er en Korskirke i Renaissancestil, 51 m lang og 16 m høj til Tagryggen. Til Korets søndre Side føjedes 1704—05 det anselige og lyse Ligkapel ud mod Kanalen (Arkitekt: Generalbygmester J. C. Ernst). I 1730 samt 1752—53 og 1756 underkastedes Kirken større Reparationer, ved hvilke Lejligheder bl. a. Kirkens Mure blev malede røde, og nye Pulpiturer opsattes i Stedet for de ældre brøstfældige. 1828—29 foregik atter en Reparation (formentlig da blev Kirkens Mure graamaalede), og endelig fandt i Aarene 1871—73 en gennemgribende Restauration Sted under Ledelse af Professor Fenger. Murene maledes røde; et stort Sakristi tilbyggedes ved Korets nordvestlige Side (med Benyttelse af en Del Materiale fra den ældre Kirkegaardsmur, der hist og her og navnlig ved Døraabningerne var prydet med Sandstensarbejder); Hovedindgangen til Kirken flyttedes hen til Nordøstfløjen, hvor der anbragtes den gamle, vestlige Hovedportal fra Roskilde Domkirke, »Kongeporten« kaldet, fra 1635; i Stedet for den nævnte gamle Kirkegaardsmur opsattes et Jerngitter, og den saakaldte Korsurtegaard (mellem Nordvestfløjen, Koret og Sakrestiet) lukkedes med tre smukke Jerngitterporte fra Frederik V's Tid. Indvendig skiftede Kirken ogsaa til Dels Udseende. De tidligere lukkede Pulpiturer erstattedes af et aabent Galleri, baaret af Jernsøjler; kun for Enden af begge Korsfløjene anbragtes to Pulpiturer over hinanden. Over for Prædikestolen opsattes en Kongestol, hvortil Adgangen er fra en Forhal i Korsurtegaarden op gennem et lille Trappehus.

Kirkens Indre virker særdeles smukt og stemningsfuldt. Altertavlen, paa hvis Bagside er malet en længere Indskrift om Kirkens ældste Historie, er et udmærket Snitværksarbejde fra 1661 med Scener fra Bibelhistorien, udført af Abel Schrøder den Yngre, der ogsaa har skaaret Prædikestolen (1662). Koret er adskilt fra Skibet ved en Skranke med Messingpiller (hvorpaa Givernes Navne og Aarstallet 1668). I Kirken findes adskillige Epitafier og Monumenter, bl. a. over Viceadmiral Jørgen Bjørnson, d. 1683, og Hustru, over Viceadmiral Ivar Hoppe, d. 1693, Etatsraadinde Elisabeth Hoppe, d. 1773 (af Wiedewelt), Cecilia Falsen, f. Høyer, d. 1816 (med Thorvaldsens bekendte Medaillon »Natten«), Provst Niels Spend, d. 1664, Borgemester Jakob Madsen, d.



Højalteret i Holmens Kirke.

1653, og Biskop Balt. Münter, d. 1867. Endvidere findes i Kirken et prægtigt Krucifiks af Sandsten, der vistnok har hørt til et ved Tøjhusets Brand 1647 ødelagt Monument, som Christian IV havde ladet forfærdige til Anbringelse over sin Grav i Roskilde Domkirke, samt et Maleri af A. Dorph; »Christus velsigner Børnene« (1877).

Af Kirkens hellige Kar maa nævnes: en Sølvkalk fra 1618, to Alterkander af Sølv, fra 1694 og 1717, samt to smukke Pengetavler; den ene af disse, anskaffet af Kapellanden Jens Lund, d. 1710, er af Skildpadde og Sølv og har et Billede af Kirkens daværende Udseende.

I Ligkappellets sydøstlige Ende er et prægtigt Marmormonument over Niels Juel, hvorpaa Basrelieffter med hans vigtigste Sejrsvindinger; i Afslukket foran det staar 4 Kister med Ligene af ham, hans Hustru Margrethe Ulfeldt, hans Søn Knud Juel og Gregers Juel, d. 1731. Fremdeles findes her Monumenter bl. a. over Biskop Peder Hersleb, d. 1757, Geheimeraad Niels Benzon (d. 1708) og Peder Tordenskjold.

Den forrige Kirkegaard uden om Kirken er 1877 omdannet til et Haveanlæg. I Korsurtegaarden staar H. V. Bissens Bronzestatue af Torden skjold. Det pragtfulde Niels Juel Monument opstillet i Holmens Kanal med Front mod Slottet er skabt af Billedhugger Th. Stein.



# BREMERHOLM

København saa paa Niels Juels Tid ganske anderledes ud end nu. Det daværende Orlogsværft laa for Størstedelen nede ved Gammelholm og Bremerholm, ligeoverfor det gamle Slot. Det kan derfor have sin Interesse at kaste et Blik tilbage paa Datidens Forhold, en Tid, da Volden endnu var ved Kongens Nytorv.

Bremerholm, en Holm i Vandet lige udenfor Byens nordøstlige Grænse, var oprindeligt adskilt fra Byen ved et Sejløb »Dybet«, hvorom der endnu er bevaret et Minde i Navnet *Dybensgade*. »Dybet« blev opfyldt i Christian III's Tid, og derved blev Bremerholmen landfast med København. Navnet Bremerholm skyldes ikke, som almindelig antaget, Handelsmænd fra Bremen, som i Fisketiden havde deres Boder her; derimod dens Bevoksning af en Plante med et lignende Navn.

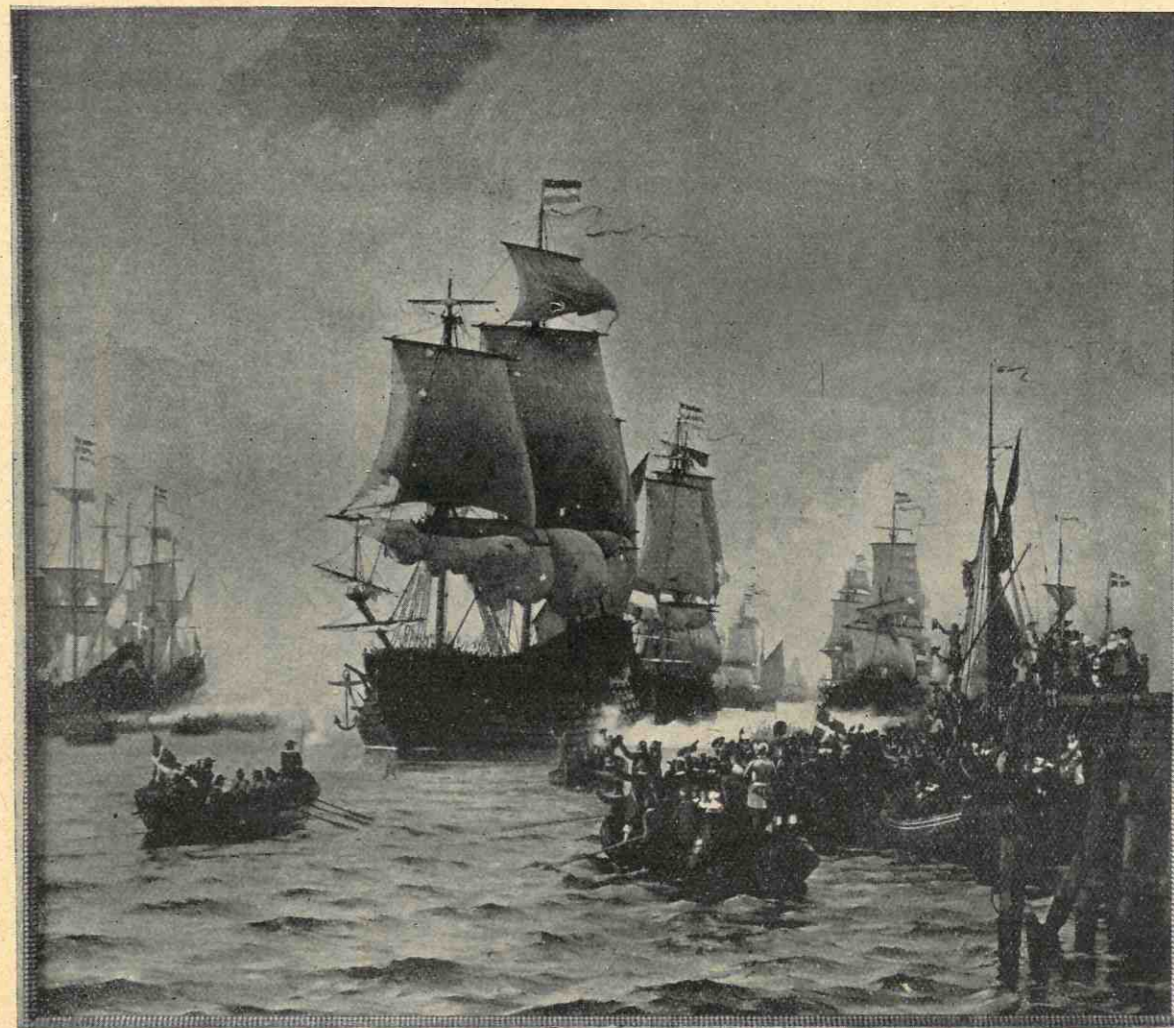
Bremerholm tilhørte Kongen, og fra det Øjeblik, der kan tales om en dansk Orlogslaade, synes Skibsværftet og de hertil knyttede Bygninger at have haft deres Plads her lige over for Københavns Slot. Saaledes byggede Christian III »Boltehuset« paa dette Sted, hvor Bolthusgade, der har faaet Navn derefter, nu løber. Til Forskel fra denne »gamle Smedie« kaldtes den nyere, som Frederik II byggede 1563, »Ankersmedien«, der tillige tjente som Mønt, og som 1619 blev indrettet til Holmens Kirke og Navigationsskole. Paa Terrainen mellem Vingaardsstræde og nuværende Holmens Kanal blev under Christian III, Frederik II og Christian IV opført »Skipperboderne« for Kongens Søfolk og Værftsarbejdere. Gadenavnene her viser endnu hen til Slægtskabet med Datidens Bebyggelse, der blev opført, da der ikke længere var Plads paa Bremerholmen. 1573 opførte Frederik II den lange Reberbane med det høje Sejlhus, hvoraf der endnu staar en Del bag Charlottenborg, og en Mængde andre Værftsbygninger rejste sig i Tidens Løb paa Bremerholmen, der voksede stærkt ved Opfyldning. — Da Christian IV 1607—08 førte Byens Vold og Grav fra Østerport paa Kongens Nytorv ned over Bremerholmen, blev det egentlige Skibsværft »Holmen« skilt fra Byen ved »Revieren«, Navnet paa Stadsgraven, fra det nuv. kgl. Teater til dens Munding ved Holmens Kirke. Christian V paa-tænkte at føre en Kanal fra Nyhavn (1672) til Revieren og saaledes gøre Holmen til en fuldstændig Ø, men Tanken blev aldrig Virkelighed. Derimod blev under denne Konge af Mangel paa Plads den egentlige Skibsbygningsvirksomhed flyttet ud paa »Nyholm« ude ved »Bommen«, hvor det første Orlogsskib, »Dannebrog«, løb af Stabelen 1690.

Den store Interesse, der under Christian VI's Regering vistes Flaaden, fik ogsaa Betydning for »Gammelholm«, som denne Del af Bremerholm kom til at hedde i Modsætning til »Nyholm«. En stor Mængde Nybygninger rejste sig, saaledes det

store Hovedmagasin, af hvis Midtpavillon Studenterforeningsbygningen var en Levning; endvidere en Bolig for Holmens Chef i Størrestræde og inde paa Holmens Terrain Konstruktionskommissionens og Ekvipagemesterens Bolig, Værksteder for Smede, Bødkere, Snedkere, Blokkedrejere, Rapertmagere, Billedskærere, Kompasmagere m. m. Ved Indgangen laa Vagtbygninger, længere fremme Baadskure, Kogeskure for Beg og Sværte, Vejrbod, Mastemagerværft, Baadebyggerplads, Bankestok, Mastegrav og indhegnede Pladser til Opbevaring af Tømmer og Spaaner, »Delehaven« og »Spaanehaven«, ja, Bremerholmen havde midt imellem Værkstederne, i Nærheden af den gamle Dok, der var blevet et Havnebassin, en Drengeskole for 180 Sønner af Tømmere og Matroser, stiftet 1743. Holmens Mandskab bestod herefter kun af »fri Folk«, thi 1741 forbød Christian VI af Hensyn til Flaadens og Magasinernes Sikkerhed Straffefangere Anvendelse paa Holmen. Den gamle hvælvede Bygning, der har været Misdædernes Arresthus, »Trunken«, blev nu indrettet til Tjæremagasin. Bremerholmen hørte dengang til Stadens Seværdigheder; »det Allermærkværdigste i København«, skriver saaledes Grev Walzdorff, er Flaaden og Skibsbyggerierne. Over 1000 Mennesker er hver Dag beskæftigede paa Gammel- og Nyholm; Magasinerne er saa fyldte, og alt i saa smuk Orden, at man er ude af sig selv af Forbauselse«.

Fra Gammelholm ramtes Byen 1795 af en stor Ulykke, da en i »Delehaven« i de derværende Brændsels- og Tømmeroplager opkommen Ild forplantede sig til Hovedmagasinet, sprang over Holmens Kanal og i 3 Dage, den 5., 6. og 7. Juni, lagde 50 Gader og 960 Huse og Gaarde i Aske. Paa Holmen selv indskrænkede Ødelæggelsen sig i det væsentlige til  $\frac{1}{5}$  af Hovedmagasinet, hvorved dog store Værdier gik tabt. Da Gammelholm efter Kapitulationen 1807 sammen med Kastellet og Nyholm blev besat af Englænderne, udplyndredes Bygningerne, Magasinerne og Værkstederne fuldstændig, og alt, hvad Fjenden ikke kunde medtage, blev ituslaaet og ødelagt.

Endnu et halvt Aarhundrede forblev Gammelholm i Marinens Besiddelse og benyttedes af denne. Den sidste større Bygning, som opførtes her, var Bygningen til Søkortarkivet, der 1827 opførtes tæt ved Holmens Kirke og ved Trappen mellem denne og Holmens Bro, hvorfra Kronometrene udskibedes til Flaadens Skibe. Trappen bar derfor Navnet »Kronometertrappen«. Ved Loven af 1859 bestemtes imidlertid, at de Flaaden tilhørende Etablissementer skulde overføres til Nyholm, samt at Grunden med den bag Charlottenborg liggende botaniske Have skulde bortsælges til Bebyggelse efter en af Etatsraad, Professor Meldahl udarbejdet Plan. 1861 solgtes den første Grund; 1864 blev gamle Revier opfyldt, og 1877 var Planen i Hovedsagen gennemført.



## Den hollandske Flaade under Admiral Opdam ankommer til København under Belejringen 1658.

Krigen med Sverrig, som sluttede efter Svenskernes mislykkede Storm paa Byen, kom over Danmark som et Uvejr. Aaret i Forvejen havde vi tabt de sydsvenske Provinser, og nu rykkede Karl X Gustav i Ilmarsch mod København over de frosne Bælter.

Da han ikke straks lod blæse til Storm, og Belejringen trak ud, afsendte Hollænderne, der ikke gerne saa begge Sider af Øresund i Svenskernes Magt, (Kronborg var ogsaa erobret af Svenskerne), en Hjælpsflaade, som havde en svær Kamp i Øresund at bestaa med den svenske Flaade, før den slap ind. Der har været tvist om, hvorvidt Danmark ved nogen Hadling Handling eller nogen Ikkeopfyldelse af sine Forpligtelser har givet Karl Gustav Anledning til Angreb. Den rette Forklaring af Angrebet maa imidlertid søges ikke saa meget i noget særegnet svensk-dansk Forhold, som snarere i den almen-europæiske politiske Situation. Denne var ved Tiden før og ved Leopold I's Valg saaledes, at Karl X Gustav ikke godt kunde føre Krigen paa Fastlandet. Da han ikke mente at kunne bevare sin Hærstyrke i Fred, førte han den mod Danmark. Karl X Gustav nærede nu Planer om totalt at tilintetgøre Danmark som selvstændig Stat og skabe et stort skandinavisk Rige, mulig med

Hovedstad paa den østlige Bred af Øresund. Da han imidlertid ikke straks stormede København, kunde Byen sætte sig i Forsvarsstand. I Oktober 1658 ankom som ovenfor omtalt en hollandsk Flaade til Undsætning og banede sig, efter en haard Kamp med Karl X Gustavs Flaade i Sundet, Vej til København. Karl X Gustav hævdede nu den direkte Belejring af København og slog en fast Lejr »Karlstad« i Nærheden af Brønshøj. Hans Forsøg paa at storme Byen i Februar 1659 mislykkedes og nu indtraadte livlige diplomatiske fra Vestmagternes Side paa at mægle Fred.

Hollandske og engelske Flaader laa i danske Farvande, England viste under Cromwellerne en vis Tilbøjelighed for K. G., hvilket dog ikke hindrede, at England, Frankrig og Holland vilde skabe Fred i Norden paa Grundlag af Roskilde Freden. Karl X Gustav vilde dog ikke opgive sine Planer, ikke engang da hans øvrige Fjender var rykkede op i Danmark og havde hans Underbefalingshavende et Nederlag ved Nyborg, hvilket brød Svenskernes Magt Vest for Storebælt. Karl X Gustav sammenkaldte en Rigsdag til Gøteborg for med denne at tage Bestemmelse om kraftig Fortsættelse af Krigen; han blev imidlertid pludselig syg og døde.





## JENS JUEL

Dansk Statsmand, f. 15. Juli 1631, var Niels Juels Broder. Efter et Ophold i Sorø Skole og en 4-aarig Udenlandsrejse ansattes han 1655 som Sekretær i Danske Kancelli. Han slog dog hurtig ind paa den diplomatiske Løbebane og udnævntes 1657 til Resident i Polen. Herfra vendte han hjem 1659 og ansattes som Gehejmesekretær. Da Hannibal Sehested det flg. Aar udsonedes med Frederik III, kom Juel ogsaa til at spille en Rolle. Han fungerede som Hannibal Sehesteds Stedfortræder ved de afsluttende Forhandlinger om Freden i København og blev efter Enevældens Indførelse Sekretær i Statskollegiet. 1662—70 var han Resident i Sverrig. Herfra kaldtes han hjem for at overtage Stillingen som Vicepræsident i Kommercekollegiet, og 1671 blev han tillige Assessor i Statskollegiet. Han sluttede sig nu meget nøje til Griffenfeld og blev snart en af dennes mest betroede Hjelpe. 1673—74 var han i Sverige som ekstraordinær Gesandt for at virke for en nærmere Forbindelse mellem de to Riger. Hans Stilling under disse Forhandlinger var dog meget vanskelig, da man fra dansk Side næppe mente dem alvorligt og sikkert kun vilde holde Sverrig hen.

Under den skaanske Krig fik Juel et helt andet Virkefelt. Sommeren 1675 sendtes han op til Norge for at bistaa Statholderen U. F. Gyldenløve ved Ordningen af dette Lands Forsvarskræfter. Han deltog 1676 i Indfaldet i Sverrig og viste stor Tapperhed navnlig ved Vänersborgs Erobring. Næste Aar vendte han tilbage til København og blev, da Broderen Niels Juel i de sidste Dage lod forespørge, om han maatte angribe den svenske Flaade, sendt til ham med Forbud mod Angreb. Da den svenske Flaade imidlertid angreb, gav Juel sit Samtykke til Kampen, der endte med Sejren i Køge Bugt 1. Juli. Juel forblev i den følgende Tid paa Flaaden, deltog September 1676 i Rügens Erobring og var en kort Tid Guvernør paa denne Ø.

Da Damperen »Bogø« bjærgede Motorskibet »Lisaa«.

Den 7. Januar Kl. 12 Midnat, da den danske Damper »Bogø« var paa Rejse fra Reval til Hull med Træ, observeredes et Skib, som afgav Nødsignal. Efter 1½-Timers Forløb kom man ned til Havaristen, der viste sig at være et svensk Motorskib »Lisaa«, hjemmehørende i Aspø. Skibene drev i nogen Tid sammen ind efter Grundene. Kl. 8 om Morgenen forsøgte man at faa Forbindelse med »Lisaa«. Efter en Times Forløb lykkedes det at faa en Line ombord, men Søen var høj, og Linen sprængtes. Der blev gjort endnu et Forsøg, under hvilket Skibene var lige ved at kollideres. Endelig lykkedes det at faa en Wire ombord i »Lisaa«, som derefter blev slæbt ind til Slite paa Gotland.

Under Søforhøret forklarede »Bogø«s Kaptajn, at »Lisaa« vilde være drevet ind paa Grundene 4 Timer efter, at han fik Forbindelse med den. Søen var saa høj, at det var livsfarligt at udsætte en Baad. Den eneste Maade at faa Forbindelse med Havaristen paa, var at løbe tæt op til ham og risikere en Kollision. Da »Bogø« igen naaede sin Kurslinie, var der gaaet 57 Timer.

Den svenske Kaptajn forklarede, at der ikke var nogen Udsigt til, at hans Skib kunde være drevet klar af Grundene.

Spørgsmaalet om Bjærgelønnens Størrelse er blevet indanket for Sø- og Handelsretten i København, hvor Sagen procederedes forleden Dag. Overretssagfører P. G. Cohn mødte for »Bogø«s Rederi, Dampskibsselskabet Baltic, medens Højesteretssagfører Schiørring mødte for »Lisaa«.

Hr. Cohn opgav »Lisaa«s Værdi til 90,000 Kr. og Ladningens Værdi til 171,000 Kr. »Bogø« er assureret for 380,000 Kr.

**Baltic and White Sea faar Navneforandring.** — »Baltisk og international Rederforening«.

»The Baltic and White Sea Conference«, der som bekendt i disse Dage har Aarsmøde i Paris, har besluttet at antage Navnet »Baltisk og international Rederforening«.

I Stedet for Skibsreder Theodore E. Salvesen, Leith, der efter Tur fratraadte, er Mr. John Delholm valgt til Foreningens Præsident.

**40 Aars Jubilæum i D. F. D. S.**

Første Maskinmester i D. F. D. S.' Aarhus-Damper, »Aarhus«, F. E. Høegh-Nissen, har i disse Dage fejret 40 Aarsdagen for sin Ansættelse i D. F. D. S., hvor han først gjorde Tjeneste som Assistent i »Hveen«, blev Undermester i 1888. Sejlede bl. a. i Damperne »I. C. Jacobsen« og »Nicolai I«, og blev i 1889 Førstemester ombord i sit gamle Skib. Gjorde senere Tjeneste i »Nevada«, »Dania« o. fl. a., indtil han blev ansat ombord i »Aarhus«. Maskinmester Høegh-Nissen er anerkendt og afholdt i sit Selskabs Ledelse og blandt Kolleger.

**Gnisten.**

Radiotelegrafistforeningen talte ved Regnskabsaarets Afslutning 241 Medlemmer.

**25 Aars Jubilæum.**

Maskinchef ved Sallingsundoverfarten O. K. Sørensen fejrede 1. Maj 25 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.



## SØSLAGET 1. JUNI UNDER ØLAND

(Beskrivelserne af Slagets Gang findes under Niels Juel).

En dansk Damper med 16 Mand om Bord sunket i Middelhavet. — Den danske Damper »Johanne« gaaet under i en Orkan. — 10 af de Forulykkede er Dan-skere, de øvrige Udlændinge.

En frygtelig Ulykke har ramt den danske Handelsflaade.

Esbjergdamperen »Johanne«, der tilhørte det Konsul Lauritzenske Rederi, er efter alt at domme gaaet under i en Orkan i Middelhavet. Og hvad værre er. Det maa betragtes som givet, at hele dens 16 Mand Besætning er gaaet ned med Skibet.

»Johanne«, var som alle Konsul Lauritzens Skibe beskæftiget i Trampfart. Den 25. Marts ankom den til Cardiff, gik i Dok her for Eftersyn og indtog derefter en Last Kul bestemt for den nordafrikanske By La Goulette i Tunis, ikke langt fra Byen Tunis.

Siden da har man intet hørt til Skibet. »Johanne«s Besætning bestod som meddelt af 16 Mand (10 Danskere, 5 Tyskere og 1 Spanier). De var næsten alle unge, men flere af dem gift.

Vi hidsætter her den triste Ulykkesliste: Føreren Kaptajn H. C. Nielsen, Odense, 40 Aar (gift, 2 Børn). — Førstestyrmænd Holger Brohn Pedersen,

Holsted. — Andenstyrmænd J. H. Larsen, Frederiks VI's Allé 6. — Førstemester Carl Christoffersen, Frederik VII's Gade 7 (gift). — Andenmester J. Thorsen, Horsens (gift). — Trediemester N. C. Hoe, Randers (gift). — Hovmester Kristen Germansen, Fanø (gift). — Matros Ejnar Nielsen, Fanø. — Matros G. Søjborg, Fanø. — Ungkok Th. Sørensen, Hjerting.

Og hertil kommer saa de 6 Udlændinge. En af dem var forhyret som Messedreng, de andre enten paa Dæk-ket eller i Maskinen.

Kaptajn Nielsen boede ganske vist i Odense, men han hørte hjemme paa Fanø. Han havde ført »Johanne« de sidste 4 Aar og med Undtagelse af en kortere Periode gjort Tjeneste i det Lauritzenske Rederi, siden han for en Snes Aar siden tog Styrmandseksamen. Andenstyrmænd Larsen var ganske vist ugift, men netop blevet forlovet, og dette var hans første Styrmandshyre. Hans Moder sidder ene tilbage som Enke.

Matros Ejnar Nielsen og Matros Søjborg var begge ganske unge, netop fyldt tyve. Søjborgs Fader er Fyrskibskaptajn paa Vestkysten, Ejnar Nielsens Fader Fisker paa Fanø.

Rederiet giver hver Mand om Bord det smukkeste





Kong Christian V.

Lov, og der er da heller ikke den fjerneste Grund til at tro, at menneskelig Fejl spiller ind her.

— Den sidste Hilsen:

Fra Douarnenez i Bretegne meddeles:

Et Fiskefartøj har fundet en knust Jolle fra Dampere »Johanne« af Esbjerg, der gik under paa Rejse fra England til Tunis.

Amerikanske Motorskibe. — Dampere overgaar til Motordrift.

United States Shipping Board har nu ombygget 6 af sine Dampere til Motorskibe, og endvidere er 6 andre Skibe snart færdige med Omdannelsen. Det er nu et Spørgsmaal, i hvilken Retning Shipping Board vil føre sin Politik, og muligvis bliver det Hastigheden, der kommer til at spille den vigtigste Rolle, naar Talen er om Ombygning.

De Skibe, der er bleven færdige med Ombygningen, kan holde 11½ à 12 Knobs Fart, medens de som Dampere holdt 10 à 10½ Knob til Søs. Men fra nu af skal de konkurrere med moderne europæisk byggede Motorskibe, der kan løbe 14 Knob eller mere. Da det har kostet Shipping Board en hel Del mere at omdanne disse Skibe end Prisen for et nybygget 14 Knobs Motorskib af samme Tonnage, kan man forstaa, at Vanskeligheden ved at konkurrere med de moderne, europæiske Skibe er iøjnefaldende.

Der siges, at Shipping Board endnu har 3 Mill. Pund Str. tilbage af den Sum, der er stillet til fri Raadighed til Ombygning af Dampere til Motordrift, saaledes at Board'et ikke behøver at henvende sig til Kongressen. Denne Sum er tilstrækkelig til at forandre 20 à 25 Dampere til motordrevne Skibe, men saafremt man ikke kan faa en højere Fart end 11½ à 12 Knob, mener mange amerikanske Redere-Autoriteter, at Udgiften ikke er vel anbragt.

Af denne Grund er man for Øjeblikket i Færd med at anstille Forsøg med Dampernes Skrog for at gøre dem egnede til en Fart af 14 Knob, thi uden denne Fart er de ikke i Stand til som Motorskibe at konkurrere heldigt med de privat ejede fremmede Skibe.

Hvad Shipping Board end bestemmer sig til angaaende Hastigheden, er der dog ingen Tvivl om, at Board'et vil fortsætte sin Politik med at omdanne Dampere til Motorskibe.

Det savnede Motorskib »Kalø« fundet som Vrag.

Motortjalken »Kalø« af Aabenraa har i et Par Uger været savnet, og da det forlængst skulde have naaet sit Bestemmelsessted, Danzig, maatte man frygte, at der var tilstødt det en Ulykke.

Og dette har desværre nu bekræftet sig. For nogle Dage siden fik Havnebestyrelsen i Stettin ifl. »Heimdal« et Telegram fra Kolpin i Pommern om, at Fiskere havde bemærket en Skibsmast, der ragede op af Vandet udfor Kolpin Strand, og der blev da sendt en Dykker til Stedet. Dykkeren konstaterede da ogsaa, at Masten sad i Vraget af den danske Motortjalk »Kalø«. Kahytten var slaaet i Stykker, og Motoren laa paa Havbunden mellem en stor Dynge Jernstykker o. m.; Skibet havde nemlig været lastet med gammelt Jern.

Af Besætningen — to unge Matroser foruden Føreren — fandtes intet Spor. Det var i de Dage, »Kalø« forsvandt, haardt Vejr over Østersøen, og Skibet er formodentlig fyldt og sunket. Muligvis kan Ulykken ogsaa skyldes en Motor-Ekspllosion.

Aarets første Sejlskib med Korn fra Australien er ankommet til England — 13 andre er under Vejs, deriblandt »København«.

Den firmastede finske Bark »Herzogin Cecile«, en stor Sejler paa godt 3000 Tons, er i disse Dage ankommet til England som Aarets første Sejlskib med Korn fra Australien.

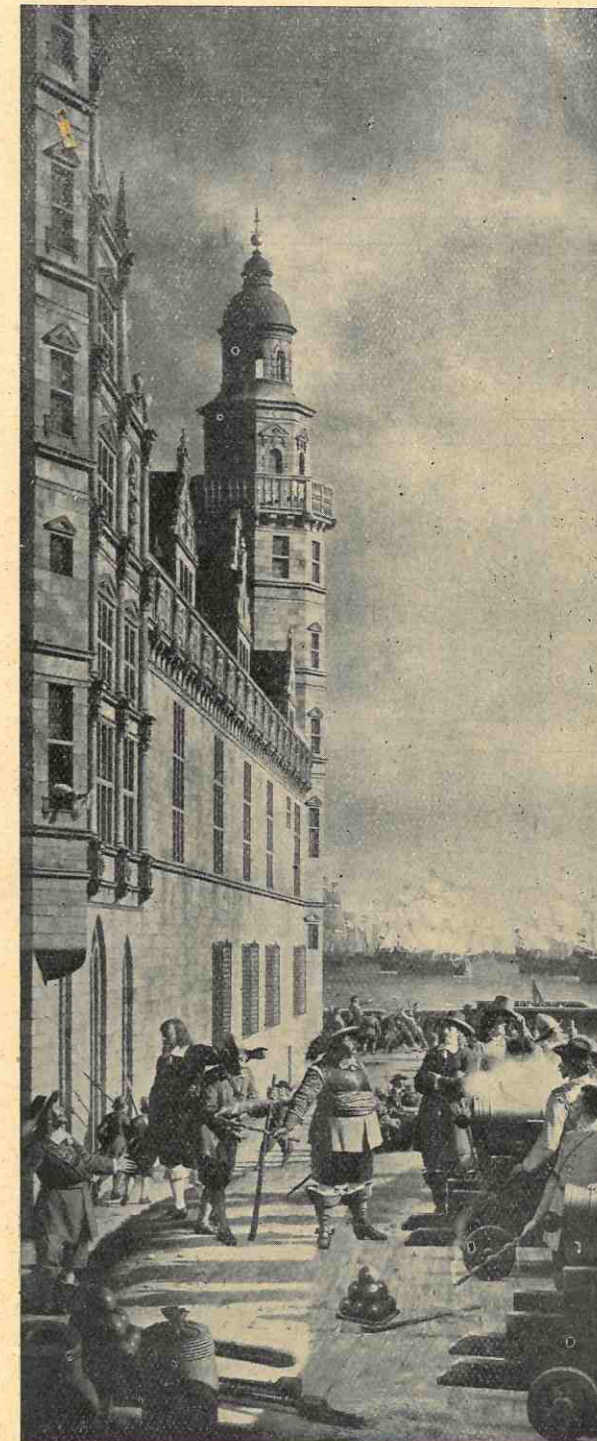
»Herzogin Cecile« har haft en sjælden fin Rejse med praktisk talt godt Vejr hele Vejen igennem, saadan at den er naaet til England paa 88 Dage. Den har hermed vundet i det Kapløb, som startedes i Begyndelsen af Januar mellem 13 Sejlskibe, der næsten samtidig forlod Australien om end fra forskellige Havne. Den mindste af disse 13 Svaner, Barken »Favel«, finske ligesom Vinderen, menes at have langt igen endnu, medens de andre rapporteres udfor spanske Kysten.

Af de 13 Sejlere er de 8 finske, 3 tyske, et svensk, Barken »C. B. Pedersen«, og et dansk, Ø. K.s Femmaster »København«. Imidlertid kan »København« næppe slaas i Klasse med de øvrige, idet det store, smukke Skib som bekendt har Motor. Den forlod ogsaa Australien meget senere end »Herzogin Cecile«, saa alene af den Grund holder en Sammenligning ikke.

Sadolin & Holmblad, 150. Aars Jubilæum.

I disse Dage er det 150 Aar siden, at den Virksomhed, der nu indehaves af Firmaet Sadolin & Holmblad, blev grundlagt.

Vi har tidligere før noget andet Blad bragt en historisk Oversigt vedrørende Firmaets Grundlæggelse og Udvikling. I de senere Aar er det ikke mindst ved sin Skibsbundfarve, at Sadolin & Holmblad har vundet sig talrige Venner.



Karl X Gustav affyrer det første Skud fra Kronborg mod den hollandske Hjelpeflaade, som kæmper sig mod København.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

KUL & KOKS



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42

København K.

Telf. 40 58

Telegramadresse: BALTASSU

### Japanesisk Uegennyttighed.

I det tyske Motor-Passagerskib »Vogtland« udbød der for nogen Tid siden en Ildebrand, medens Skibet laa i Yokohama, og her gav de forskellige japanske Slæbebaade, der laa i Havnen, et smukt Bevis paa en uegennyttig Hjælpsomhed.

I Skibets Lastrum laa store Mængder Kalisalpeter, hvori der gik Ild, da Lugerne blev aabnet. Ilden blev bekæmpet af Skibets Besætning og af Brandvæsenet,

der hurtigt kom til Stede, men til Trods for alle Anstrengelser blev Ilden ikke slukket, før et Dusin Slæbebaade gik langs Siden af det brændende Skib og pumpede Vand i Lasten. Hjælpen kom hurtigt, og uden man havde rettet Anmodning derom, og man ønskede ikke at modtage nogen Betaling for denne Hjælp, der muligvis havde reddet hele Skibet. Fra Rettens Side blev der rettet en særlig Tak for denne uegennyttige Hjælp.

# D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobiler, 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.

Fragtskibenes øgede Fart. — Er det i Strid med Verdenshusholdningens sunde Princip?

Ordføreren for det hollandske Rederforbund, Hr. J. B. v. d. Houwen van Cordt udtalte sig for nylig paa Foreningens Aarsmøde om den nye Udvikling, der giver sig til Kende ved at Skibenes Hastighed tiltager. Udviklingen er forklarlig ud fra det Synspunkt, at Hastigheden — i Mangel af gode Fragter — er det eneste Konkurrencemiddel, som nu staar til Raadighed.

**HOTEL DANIA** (forhen Syea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.  
Ny-restaureret, hyggeligt Familiehotel anbefales d'Hrr. Navigatører.  
**CAFÉ & RESTAURANT** Oscar Nilsson.

### 25 Aars Skibsførerjubilæum.

En af Rederiet Svendsen & Christensens Førere, Kaptajn Fritz van Deurs, en Broder til Vekselereren og Ritmesteren, havde forleden Dag 25 Aars Skibsførerjubilæum indenfor sit Selskab.

Kaptajn van Deurs har i disse Aar haft 3 Dampere at føre, »Steen Steensen Blicher«, »Alfred Hage« og »Lars Kruse«. Den sidste fører han for Tiden og laa med den i Rotterdam paa sin Jubilæumsdag.

Fra alle Sider faar Kaptajn van Deurs Ord for at være en baade dygtig og djærv Fører, en brav og en sjælden vindende Personlighed.

Da »Helenæ« blev beskudt i Palermo. — Danske Sø-mænd i italiensk Fængsel.

I Sø- og Handelsretten var der forleden Forhør angaaende den mærkelige Affære i Palermo, hvor 4 af Officererne fra den danske Damper »Helenæ« blev anholdt, 2 af dem, Hovmester Jensen og Maskinmester Manhof, sidder endnu i det italienske Fængsel. De to andre, Styrmand Sørensen og Maskinmester Jacobsen afgav en Forklaring, hvoraf det fremgik, at de alle 4 havde været berusede. En Tysker var nede ved Havnen trængt ind paa dem og vilde have dem med i Byen,

## Danske ildfaste Sten, Klinker, Gulvfliser.

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
Amaliegade 9, København K.

## TOLDBOD VINHUS

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948

Iste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
Billige Priser.

# Biscuitfabriken „NORDEN“ KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik



# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

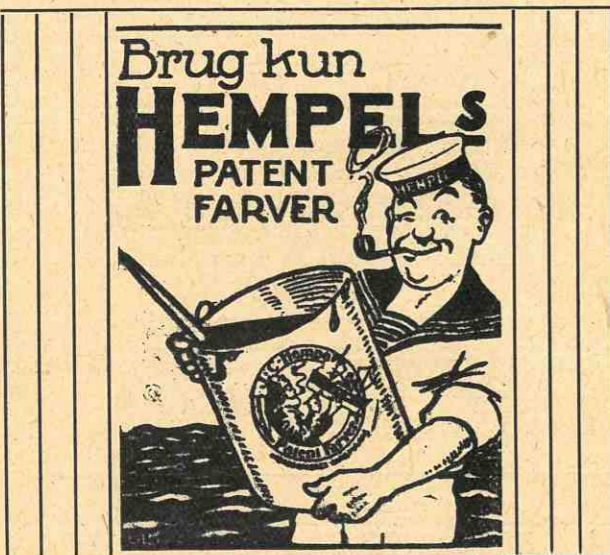
KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## Kedelrensning

Rustbankning  
Eldst, bedst og billigst!  
Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.



men da de afviste ham, søgte han at stjæle fra Jensen og Manhof, og i den Anledning fik han en Dragt Prygl. Nogle fascistiske Soldater kom til og førte dem alle paa Politistationen, hvorfra de imidlertid blev løsladt nogle Timer senere.

Da de kom tilbage til Skibet, havde Tyskeren allerede været ombord for at klage over dem, men han var blevet afvist saavel af 2den Styrmand, der ikke havde været med i Land, som af Kaptajnen. Idet Tyskeren vilde forlade Damperen, fik Hovmester Jensen fast i en Balje Vand, som han vilde kaste i Hovedet paa Tyskeren, uden at han forøvrigt ramte ham. Det er det Spektakel, der opstod herved, som sandsynligvis har opkræmt de fascistiske Soldater, der var ganske unge Mennesker, saaledes at de affyrede nogle Skud mod Skibet.

De 4 Mand, der forleden afhørtes fra Damperen »Helene«, forklarede enstemmigt, at ingen af de danske Sømand havde haft Skydevaaben.

### KAKERLAKKER

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSMIDDEL

### E. LINDBERG

Deefinfektor  
FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.  
TLF. NORA 7634.

E  
K  
E L K  
K  
Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj



## FEUERHAND

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og  
Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

F. Bloch's Eftf.  
Stampesgade 5, København V.  
Telefon 13.562

Korrekt Smøring af Fiskerbaads-Motorer.

Vacuum Oil Company har udsendt en fikt udstyret lille Bog om korrekt Smøring af Fiskerbaads-Motorer. Brochuren, der er gennemillustreret med Billeder fra Fiskernes Arbejdsmark samt med tekniske Tegninger, indeholder, foruden en indgaaende, men samtidig over-skuelig Instruktion i Smøring, Bestemmelse af den rette Smøreolie og Advarsel mod ukorrekt Smøring, et Af-snit om Baadmotorens Behandling, Vink om Ulykkestil-fælde ombord, Genoplivning af Druknende, Barometer- og Termometertabeller, Gargoyle-Tabellen m. m.

8 Timers-Dagens Virkninger.

Paa Société Générale d'Armements sidste Generalfor-samling meddeltes, at Selskabets store Sejlskibsflaade maatte sælges, fordi en økonomisk Drift var umulig under 8 Timersdagen. Rederiet ejede ca. 24 Barkskibe paa 3000 Tons, som har ligget uvirksomme efter Krigen og nu er solgt.

Atter en stor norsk Bestilling til B. & W.

Burmeister & Wain har, som bekendt bygget flere store Motorskibe til Norge, og nu har Værftet, efter hvad vi erfarer, modtaget en ny norsk Bestilling.

Det drejer sig om en 11,000 Tons Dieselmotor-Tank-baad, som skal bygges til Skibsreder Kornelius Olsen i Stavanger.

Skibet skal afleveres i August—September næste Aar.

## ODENSE

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDDINGER

Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT“.

Telefon 1859. - Statstelefon 55.

## ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN  
NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

K. ALBERTSENS SEJLMAGERI

HAVNEGADE 46 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  
DAMPKIBSAGENT  
Klarering - Befragtning - Spedition - Assurance - Havarilagent.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.  
Telf. 24 og 34. HORSENS Telegr.-Adr.: „Natan“

# 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

## KOLDING

# Kolding Skibsværft, Kolding. (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 &amp; 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

## NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

## GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN &amp; LARSEN

Skibssmede & Maskinværksted.  
Telf. 107. KOLDING Telf. 107.

## HENRY FISKER & Co.

(R. RASMUSSENS EFTF.)

HAVNEPLADSEN

KOLDING

TELEFON 206

Største Lager af al Skibsproviant.  
(Saavel fortoldet som ufortoldet.)

## H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.  
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

Fiskeriets Industrialisering. — De nye tyske Maskiner  
indføres paa Island.

Den tyske Opfinder Henckel, der har opfundet flere Maskiner til Forarbejdelse af Fisk, har fornylig været paa Island for at demonstrere sine Patenter. Blandt de nye Maskiner, der fremstilles i Lybæk, har særlig en Maskine til Beredning af den fangede Fisk til Klipfisk vundet de større islandske Rederiers Opmærksomhed, og der er allerede afsat en Del Maskiner af denne Type til Island, hvor de er blevet installeret i Trawlere og i Land paa Fisketørringspladserne.





## 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.

AMALIEGADE 33 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.

Overlæger: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe. 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlilstilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlilstilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## „FALCO“ HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

## RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## Kassér ikke gammelt Tøvværk

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

## JULIUS MARSING

KØBENHAVN

Tlf. Central 12516

Gammel Torv 16

Direktør Henckel har til islandske Blade udtalt, at for Fremtiden vil den tyske Trawlerflaade blive udrustet med de mest moderne Fangsttilberedningsredskaber for at kunne bringe fersk Fisk paa Markedet i Stedet for Klipfisk. Blandt de Maskiner, Direktør Henckel har demonstreret, er ogsaa Maskiner, der tager Skindet af Fisken og piller Benene fra, saaledes at den skind- og benfri Fisk i frossen Tilstand kan videresendes til Markedet fuldkommen fri for Fordærvelse. Af Torskens Skind kan der desuden laves fint Læder til Dametascher, Bogbind o. m. m.

## BESØG VORE ANNONCØRER

## BARBER- & DAMEFRISØR-SALON V. HANSEN

AMALIEGADE 41

TLF. PALÆ 2156 Y.

## ABDULLA

Englands populæreste Cigaret.

Direktør Henckel er fra Island rejst til Aberdeen og andre skotske og engelske Fiskerihavne for at demonstrere sine Maskiner, som man i fiskerikyndige Kredse mener vil faa stor Betydning med Hensyn til Fiskeriets Industrialisering.

## Skandinavien—Amerika Linien.

Fartplanen 1928.

Med Henblik paa den stærkt forøgede transatlantiske Passagertrafik paa Kanada og af Hensyn til de andre transatlantiske Liniers i de sidste Par Aar forøgede Sejlads, ligesom den betydelige Godstransport mellem Amerika og Skandinavien stadig mere og mere stiller Krav om hyppig Skibslejlighed med hurtiggaaende Baade, har Skandinavien—Amerika-Linien for Aaret 1928 opsat en *Fartplan*, hvorefter alle Skibene allerede fra Begyndelsen af Aaret vil være i regelmæssig *Fart* med afkortet Ophold saavel i New York (5 Dage) som i København (Fr. VIII 8, de 3 andre 6 Dage).

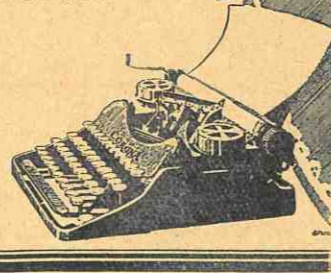
’Dette vil betyde, at medens Skibene i de senere Aar kun har foretaget ca. 27 Rejser om Aaret, og det gennemsnitlige aarlige Rejseantal før Krigen var ca. 31, vil Linien i 1928 blive i Stand til med 4 hurtiggaaende Passagerskibe at udføre 36 Rundrejser.

Med de hyppige Afsejlinger vil det rejsende Publikum gives endnu bedre Lejlighed til at bestemme sig til at foretage Rejsen med vor danske Linie.

## VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## CORONA

N. CHR. WIBERG  
HOLBERGSGADE 3  
KØBENHAVN



## AARHUS

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## AARHUS

## STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## 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. —

## HANS NIELSEN (SKIBSHANDLER)

Havnegade 22. AARHUS Telefon 1897.

Fra Frilageret eksp.: Vine, Spirituosa, Cigarer, Cigaretter, Tobaker og Konserver. — Tøvværk i alle Dimensioner: Cokus, Hamp, Manilla, Jern og Staal. — Olier i alle Sorter - Maskin- og Døksrekvisitter

## NØRRE SUNDBY

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

## NØRRE-SUNDBY

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKES-IMPORT

## NØRRSUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## SVENDBORG

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## 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

## AALBORG

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

## R. RECHNITZER & Co.

AALBORG

TELEFON 5100. TELEGR.-ADR.: RECHNITZER. STATSTELEFON 11.  
Agentur for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, København  
Skandinavien-Amerika-Linien - Dampschiffahrts-Gesellschaft,  
„Neptun“, Bremen.

## HOLBÆK

JØRGEN L. FISHER

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HOLBÆK

Telegr.-Adr.:  
Fisker

Telefon 166

HAVNEVEJ 40

## HELSINGØR

## A/S MAJOR WRIGHT & Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING



## De sidste Skibssalg.

Damperen »Yangtze«, 6580 Br. Tons, 9340 Dødvægt Tons, bygget i 1899 i Belfast, er solgt til Manila for 22,750 Lst.

Norsk Damper »Tormod«, 1324 Br. Tons, 1950 Dødvægt Tons, bygget i 1884 i Sunderland, er fra Oslo solgt til Udlandet for 5750 Lst.

Damper »Gelves«, 1796 Br. Tons, 3150 Dødvægt Tons, bygget i 1921 i Liverpool, er solgt til England for 30,400 Lst.

Damper »Woodville«, 2505 Br. Tons, 3900 Dødvægt Tons, bygget i 1892 i South Shields, er fra Liverpool solgt til Udlandet for 7250 Lst.

Norsk Damper »Stokke«, 1823 Br. Tons, 3050 Dødvægt Tons, bygget i Fevig i 1916, er fra Oslo solgt til Arendal for 445,000 Kr.

Damper »Scipio«, 3500 Dødvægt Tons, bygget i 1895, er fra Hull solgt til Riga for 9000 Lst.

Damper »Picton«, 5162 Br. Tons, bygget i 1906, er solgt i Cardiff for 24,500 Lst.

## Robins Legat.

Emile Robins Legat, der tilfalder en Skibsfører, som i det forløbne Aar har reddet Besætningen fra et havareret Skib, er tildelt Kaptajn C. F. Henriksen, som er ansat i D. F. D. S.

Kaptajnen traf i August Maaned i Fjor med sit Skib »Saga« under en Storm i den finske Bugt et Motorfartøj, der drev rundt øjensynlig med Havari paa Maskinen. »Saga« holdt ned mod Havaristen og bjærgede de to Mand, der var, og landsatte dem i Walkom.

## Direktør A. O. Andersen i den engelske Søfartspresse.

Det udmærkede engelske Søfartsblad »The Siren and Shipping«, der i Reglen paa sin Førsteside — som »Headlight« — har et Billede af en betegnende *Shipping-man*, bringer i sidste Hæfte paa denne Plads et meget velligende Billede af Formanden i »Dansk Dampskibsrederiforening«s Bestyrelse, Direktør for »Det forenede Dampskibsselskab«, A. O. Andersen.

Efter at have givet nogle biografiske Data om Direktøren, skriver det nævnte Blad, at hans grundige Viden og Erfaring paa Skibsfartsomraadet kom ham til god Nytte, da han i 1920 blev Direktør i D. F. D. S., og da han blev dets Førstedirektør i 1925. Foruden at være en af de dygtigste Mænd indenfor dansk Skibsfart, er Direktør Andersen ogsaa en af Skibsfartens mest populære Mænd, skriver »S. & S.« videre, og hans indgaaende Kendskab til det Erhverv, til hvilket han har været knyttet gennem hele sit Liv, fik officiel Anerkendelse i 1918, da han af den danske Regering blev valgt til Medlem af den Delegation, som blev sendt til Washington for at forhandle om en Handels- og Skibsfarts-Overenskomst med De forenede Stater.

## Den nye Finlands-Damper fra Burmeister &amp; Wain.

Fra A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Søndre Værft blev forleden foretaget en vellykket Prøvetur med Passagerdampskibet »Wellamo«, bygget

for Regning »Finska Angfartygs Aktiebolaget«, Helsingfors. Skibet er bygget til British Lloyds Klasse 100 A-1. + og er bestemt til Rederiets Rute Helsingfors—København—Helsingfors—Stettin. — Dets Hoveddimensioner er: 250 Fod × 40 Fod × 24 Fod 9 Tom. og Bæreevnen er ca. 1120 Tons d. w. Maskineriet er en 3-Gangs Expansionsmaskine passende til 13½ Knob Fart.

## Vraget, der atter bliver til Skib.

Det tyske Motorskib »Käthe«, der sank for et Aars tid siden udfør Rødvig, vil nu blive hævet under Ledelse af Dykker Andersen, bl. a. kendt fra »Ulvsund«s Bjergning.

Lasten, som bestod af Egekævlere, er bjerget, saa det er kun Skroget, det gælder; men det bliver ikke noget helt lille Arbejde at faa det op, hvis der kommer megen Storm, kan der ikke arbejdes, og det første, der tages fat paa, er at tætte Skroget over det hele, hvilket ikke er uoverkommeligt, da Skavankerne ikke er saa slemme. Derefter pumpes Vandet ud, og i Løbet af en 14 Dages Tid, skulde Skibet atter kunne flyde, saaledes at det kan bringes ind paa Værftet. Efter en grundig Omgang her, rigges det til, og det er saa Dykker Andersens Mening at sejle det til Hamburg, hvor der er størst Mulighed for at faa det solgt.

## Rekonstruktionen af Oversøisk Compagn. — Man afventer Resultatet af 1927.

Det oversøiske Compagni har i disse Dage udsendt sin Beretning for Aaret 1927. Aarets Tab er, som før nævnt, 345,623 Kr., og det har ikke været muligt at foretage den sædvanlige Afskrivning paa Tonnagen.

Med Hensyn til Balancens enkelte Aktivposter anføres det i Beretningen, at de alle efter Bestyrelsens Skøn er opført til forsvarlig Værdi, for Varelagrets Vedkommende til cif. Pris eller til Dagspris, hvis sidstnævnte er under cif.-Prisen. En Undtagelse herfra danner Skibsfdelingens Konto, som er optaget til et Beløb, der er væsentlig højere end Skibenes reelle Værdi, Denne Omstændighed har naturligt maattet henlede Bestyrelsens Opmærksomhed paa Nødvendigheden af lejlighedsvis at foretage en Rekonstruktion indenfor Selskabets Balance. Da man maa anse Driftsaaret 1926 for ekstraordinært uheldigt, og da Selskabets Likviditet ikke har ladet noget tilbage at ønske, har man anset det for rigtigt at afvente Resultaterne af Driftsaaret 1927, forinden man skred til den planlagte Rekonstruktion.

## Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 15.

Vandret: 1. Fur. 4. Aas. 1. Uro. 8. Kry. 9. Tid. 10. Tab. 11. Ral. 14. Bør. 16. Ude. 17. Lid. 18. Mand. 19. Ene.

Lodret: 1. Futurum. 2. Uri. 3. Rod. 4. Akt. 5. Ara. 6. Syborde. 12. Ada. 13. Len. 14. Ble. 15. Øin.

Vindere: 1. Præmie: Fru Christiansen, Florsgade 34, København N. — 2. Præmie: Aage Løvgreen, Løgstør-gade 28, København Ø.

Præmierne vil blive tilstillet Vinderne pr. Post.

## 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

## G. W. FRYDENLUND &amp; SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 Holmens Kanal 32.  
- Str. 133 Fabrik af Nygaardsvvej 12.SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Grundlagt 1842.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

ENHVER SØGUT VED, AT



ER DET BEDSTE OLJETØJ

Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

Telf. Helrup 1619  
Værkt. Dennisø  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7HERSKIND & WULFF  
P. MartinussenTelefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt  
mekanisk Rustbankning.Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
rensning- og Rustbankningsmaskiner.

Brug Kedelrensningssbriketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 11. KALKBRÆNDERIHAVNKonstruerer og bygger  
alle Arter af FartøjerVinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottensborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretøj paa faa  
Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

## 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 Brintvæske. 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

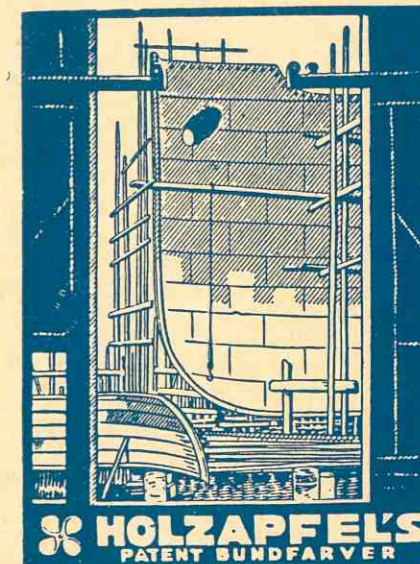
J. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12526

KØBENHAVN B.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNE PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



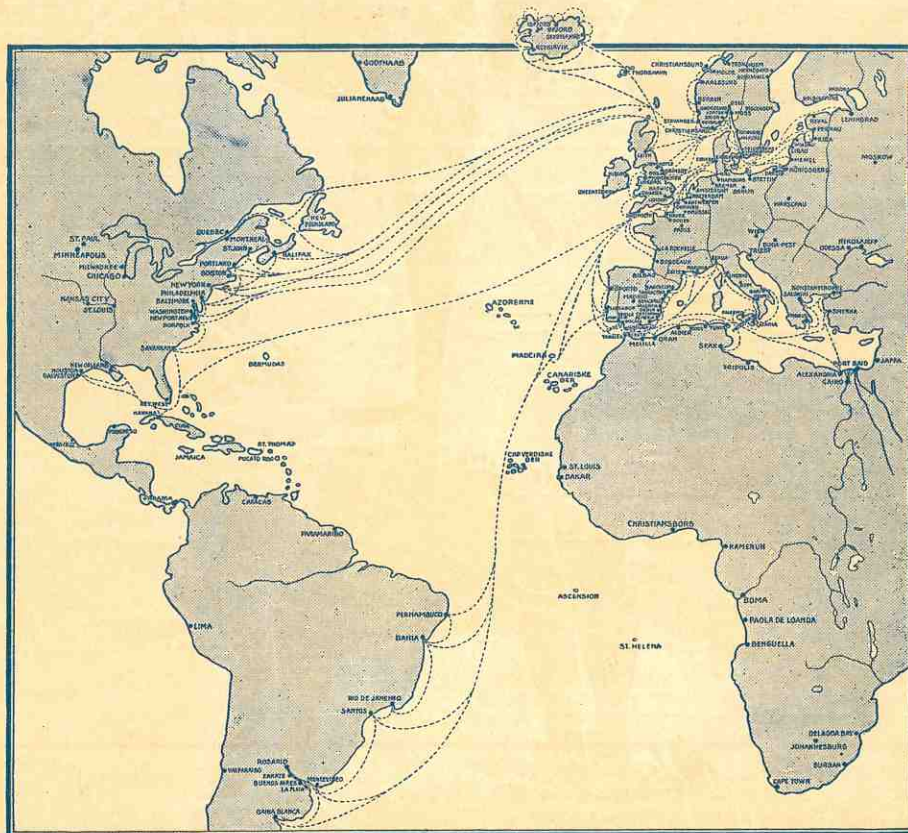
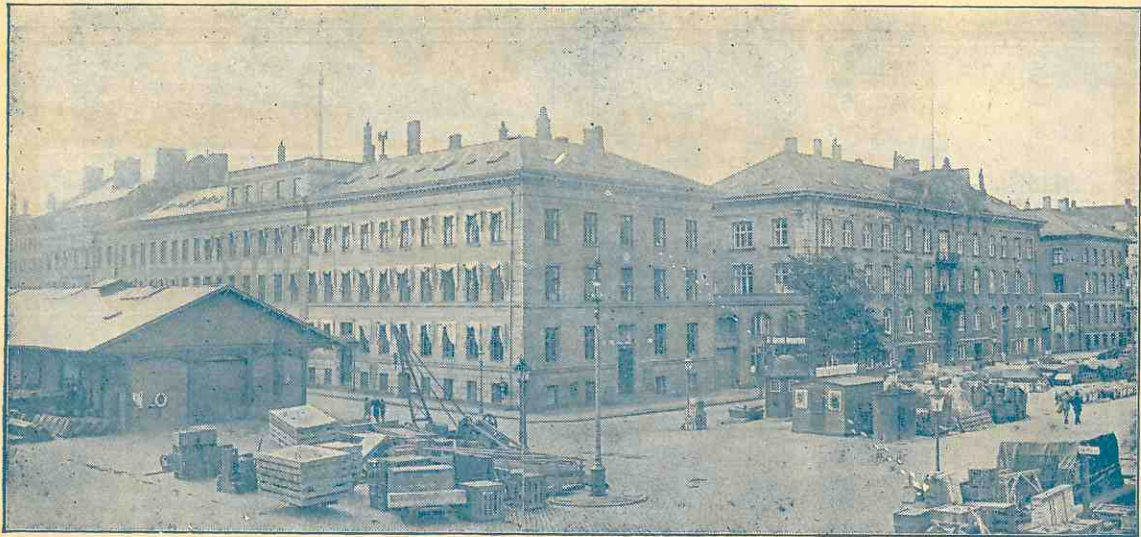


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

## AKTIESELSKAB

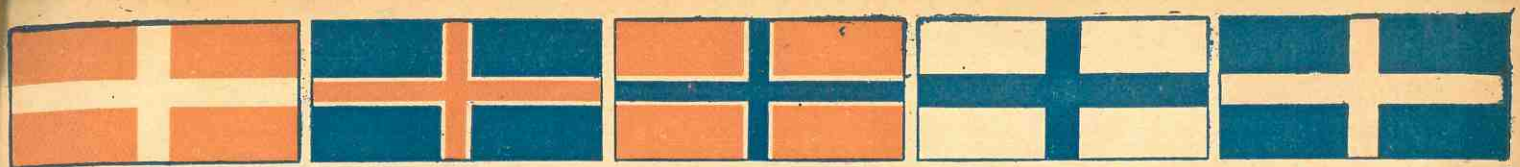
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sjølaksrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Odelsskibene, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havnes og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-industri sammensatte 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, Danish Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . .

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

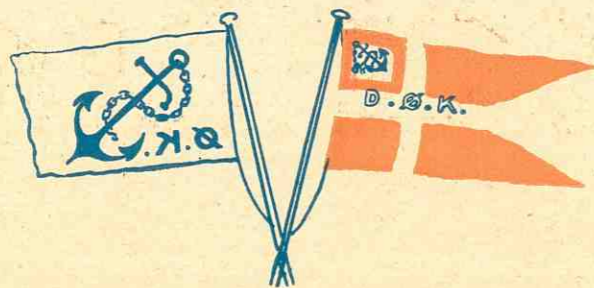


50 ØRE  
No. 8  
1927

SOMMERSVALKYRIER  
DANSKE SØRØVERE — STRANDINGS-HISTORIER — EN DRØJ TUR MED SEJLBAAD —  
D. F. D. S. NYE MOTORSKIB »DRONNING ALEXANDRINE«

50 ØRE  
AUGUST  
4. AARG.



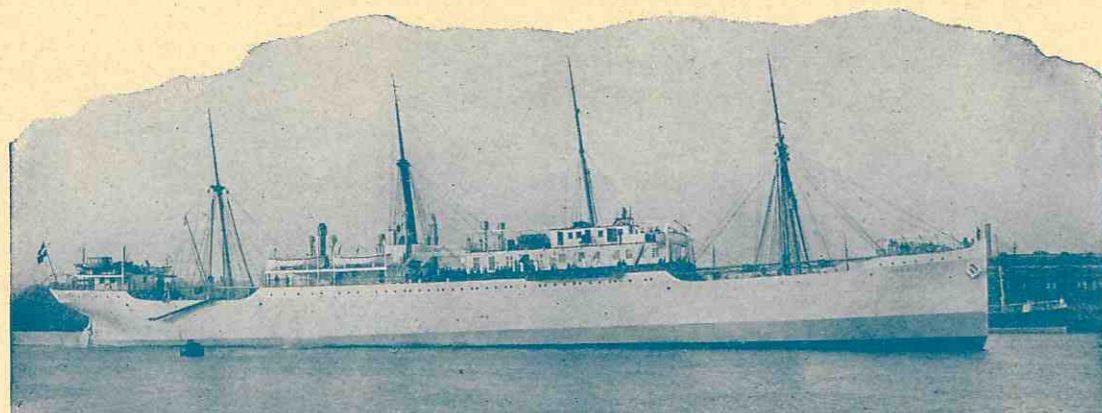


AKTIESELSKABET  
**DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI**  
 (THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

**KØBENHAVN**  
 FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

*Egne Agenturer:*  
 Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock,  
 Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban, Johannesburg og Cape Town.  
*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 HOVEDKONTOR,  
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



# Jens With

**Skibsproviantering** 19, Nyhavn 19 **Frilager Nr. 55**  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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

AMALIEGADE 43 **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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.  
 STATSANERKENDT 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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

KØBENHAVN SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE KØBENHAVN  
 KALVEBOD BRYGGE 4

**H. HALMØE**  
 CORT ADELERSGADE 8



**Sejldugslager.**  
 Sejl, Flag og Presenninger,  
 Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc. WEINBRENNER: KANALKEDLER  
 DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.  
 ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER WHITE'S OLIEFYRING  
 BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

**ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410**

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

Modtager Elever fra Nov.—Marts. 95 Kr. pr. Maaned ÷ Statsunderstøttelse.  
 Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-12843. **A. N. PETERSEN** LANDMANDSBANKENS ANNEX,  
 TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningssagenter for d'Hørrer Høising og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
 CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**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



Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hoveddepot for Danmark!



**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 — Pejlekiver —  
 Spritkompasser - Kikkertor - Dybvandmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

INDHOLD

Forside i Farver. Sommervalkyrier med Digt af Christian Bogø.

Ohoj! Danmarks maritime Liv! Forespørgsel til Læserne.

Danske Sørovere III. Hans Lindenow med Tegning af Christian Bogø.

Redningsvæsenet.

En drøj Tur med Lystbaad. Af Oscar Jørgensen.

D. F. D. S.'s nye Islandsbaad, Motorskibet »Dronning Alexandrine« med Fotografier.

Nyt fra Søen.

25 Aars Jubilæum.

En af Dampskibsselskabets »Øresund«s bedst anskrevne Maskinofficerer, Førstemester O. N. Hansen, har i disse Dage kunnet fejre sit 25 Aars Jubilæum inden for Selskabet.

Førstemester Hansen blev uddannet hos »Titan«, sejlede derefter i forskellige Trampskibe, men ombyttede i 1907 denne noget urolige Fart med Hjemmesejladsen i »Øresund«s Skibe og har altsaa siden holdt til der. Mester Hansen hører til Tilværelsens stille og beskedne Elementer, men alligevel blev han paa sin Jubilæumsdag hyldet paa det smukkeste og festligste.

**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.  
Central 72 (10 Ledn.)  
Telf. { 50590 (udenfor Kontortid)  
" 50589 (Havaritief. Dag & Nat)  
Statstelefon 13

Korresponderende Roder for D/S Dannebrog.  
Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
Havari-Agentur. Befragting.  
Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

Amallegade 35.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



  
**M. B. COHN**  
 TOLDBODV. 22. TELEFON · 4403  
 KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: AMIANTE

**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
 LONDON  
 ENEFORHANDLING OG LAGER FOR

A/S HANNIBAL SANDER

EMDRUP—KØBENHAVN  
TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
 af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
 Leverandør til den danske Hær og Flaade  
 og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALTI BEDSTE  
KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

**Til Vejledning for Søfarende**



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblad's*

**ANKER**

Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

**Spis Ilwo's Rugbrød!**

fh. **S. JOHANNESSEN**

**FEDEVARER OG KONSERVES**

en gros

en detail

HØJBROPLADS 13

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**Forhyringsagenter**  
København.

Poul F. Jøpsson.

Nyhavn 23 - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.



**JACOB JENSEN**

Baadebygger

Sundkrogsgade Sidevej, Kalkbrænderihavnen  
Telefon Ryvangen 2500

Køb den specialiserede J. J. Standard  
Færdige nye og brugte Motorbaade paa Lager.



SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS  
STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

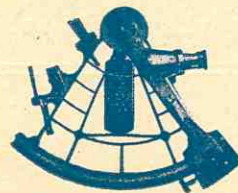
(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telef. 9982, Øbro 1002 x. 3757 y, Palæ 907 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. „Proviant“

Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
KøbenhavnD'Herrer Dæksofficerer gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.Koster  
kun  
20 Øre.Faaes  
overalt.**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI** FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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 Malt-  
franskbrød og Maltstegbrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.**1/8 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAET 1870  
TELEGRAM-ADRESSE:  
„FORBÆCHS EFTF.“**JOHN FORBÆCHS EFTF.**GRUNDLAET 1870  
TELEFON CENTRAL 235  
ST. ANNÆPLADS 19-21

ALT I SKIBSARTIKLER

**1/8 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.**2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølblokkene.  
Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. „Skibsværftet“.

**Havets Skatte.**I nær Fremtid startes et Foretagende for at bjærge  
Guldet, som det belgiske Skib »Elisabethville« havde om  
Bord, da det blev sænket af en tysk U-Baad udfor Belle-  
Isle i September 1917.Skibet sænkedes uden Varsel; det sank straks, og det  
var umuligt at bestemme Stedet, hvor det sank, og der  
har derfor været højst forskellige Meninger om, hvor  
Vraget laa.

Imidlertid er det nu lykkedes franske Dykkere at

finde Skibet, der ligger paa 26 Favne Vand, hvilken  
Dybde ikke volder nogen Vanskelighed med de moder-  
ne tekniske Hjælpemidler, man nu har til Raadighed.  
Der er endog Udsigt til, at det vil lykkes at trænge ind  
i det Rum, hvor Kostbarhederne findes, og bjærge dem.  
Under Arbejdet skal i udstrakt Grad anvendes Spræng-  
stoffer, da der ikke er Tale om at bjærge selve Skibet.  
De største Vanskeligheder, der kan opstaa, skyldes Vej-  
ret, der tit er daarligt ved Ouessant, hvor tillige Strøm-  
men er særlig stærk.**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED 6 PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR  
3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. PORTOFRIT OVERALT 6 RED. OG EKSPED.:  
OLFERT FISCHERSGADE 21, TELEF. 9822 6 REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ****EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT****Ohoj! Danmarks maritime Liv!**

Som vore Venner blandt Søens Folk erindrer, startedes VIKINGEN med de venligste Til-  
sagn fra en Række Søfartsorganisationer. Tan-  
ken med Bladet var tydelig udtrykt paa eengang  
at bringe maritim Læsning til Søens Folk og sam-  
tidig berette om Livet paa Havet under dets for-  
skellige Forhold til de forskellige Tider.

Dette Program er paa det nøjeste overholdt,  
idet Redaktøren neutralt til alle Sider og fritstil-  
let overfor enhver Indblanding udefra har søgt  
at strejfe saa mange Emner som muligt. Bladets  
Stab af Abonnenter, det stadigt sikre Salg og  
ganske særligt Breve og Hilsener fra Danmarks  
forskelligste Egne saavel som fra Jordens fjerne-  
ste Afkrog har da ogsaa tilfulde bevidnet Over-  
ensstemmelse mellem Læsere og Redaktion.

Kun eet Emne har vi hidtil ladet ligge: For-  
staaelsen og Samhørigheden de forskellige mari-  
time Foreninger imellem!

Det er sket udfra den selvfølgelige Betragt-  
ning, at Brydninger og Meningsforskelle paa fag-  
lige Omraader hører de enkelte Organisationers  
Arbejde til og er et maritimt Magasin som saa-  
dant uvedkommende. Enhver, der ser klart, vil  
da ogsaa straks være paa det rene med, at det  
vilde være umuligt for et Blad, hvis Opgave og  
Ære det er, bl. a. at hejse Søens Fane paa Land-  
jorden, at blande sig i Stridigheder.

Der er jo netop den ene foreliggende Opgave  
at fortælle Nationen, hvad Søens Indsats er, og  
dette kan kun gøres paa et fælles Grundlag, ud  
fra et fælles Synspunkt!

Eksisterer der da et saadant fælles Grundlag,  
et Fællessyn hos Søens Folk og paa Søens Ger-  
ning?

Det er ikke VIKINGEN's Opgave at sprede  
eller skille, men at samle! Og for Søen og dens  
Arbejde og dets Udøvere i alle Grader og For-  
hold maa der, som for Landbrugets, Industriens  
og Handelens Vedkommende være en Fælles-  
interesse og Fællesfaktor, et Fællesgrundsyn  
hvorom alle kan samles i Haabet om og Kam-  
pen for at gøre dette Erhverv saa lykkebringende  
for den enkelte som muligt, som ogsaa til Hæder  
og Lykke for vor Nation.

Hvilke Brist er der da for et saadant Fælles-  
syn?

Er det Mangel paa Forstaaelse fra oven eller  
fra neden? Eller fra Regering eller Folket som  
Helhed?

Vi retter Spørgsmaalet til alle indenfor den  
maritime Verden og optager gerne indsendte  
Svar. Vi gør udtrykkelig opmærksom, at Bladet  
ikke deltager i nogen Diskussion, men stiller sig  
absolut neutralt overfor de indsendte Artikler,  
der dog maa være holdt i en saglig og forhand-  
lende Form.

Altsaa har De, kære Læser, noget paa Hjerte,  
saa send os det! Der maa være Emner nok, som  
kan interessere i Forholdet indenfor Handels-  
og Krigsmarinen, Lodsvesen, Navigation, Be-  
manding, Vagtskifte, Fragt, Forhyring, Havne-  
forhold, Fiskeri, Redningsvesen, Sygepleje, For-  
sikring, Arbejdsløshed, Hyre, Arbejdsforhold,  
Radio, Maskinvesen, Forplejning, Ferie og Re-  
deri o. s. v.

Men husk, at Maalet er ikke at skille, men at  
samle! Ikke at forbande, men løfte i Flok og  
Forstaaelse — hvis det er muligt.

REDAKTØREN





## Sommerbalkyrier.

I Hedenold fulgte Valkyrien glad  
sin Viking til fremmede Kyster,  
med Hjælm og i Brynje, med Lanse og Skjold  
hun deltog i Fogter og Dyster.

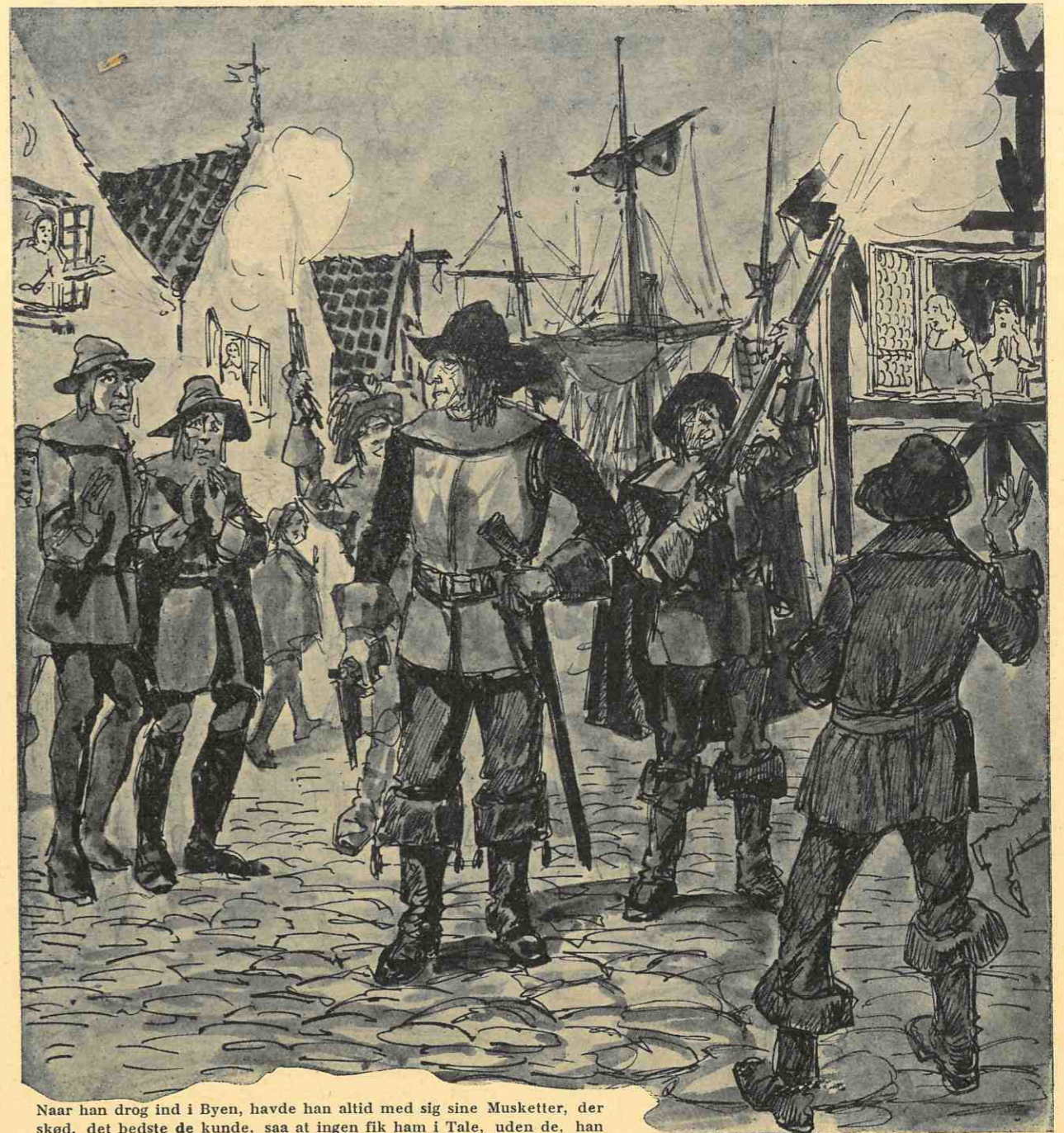
Men Hjælmen er bleven en Hætte saa rød  
og Brynjen som Badedragt blaaner.  
Hvad før var et Skjold, er nu Parasol,  
naar dristige Øjne man laaner.

Tu bliver hun hjemme, og naar hun tår ud,  
det er kun til hjemlige Kyster.  
Ved Stranden, i Bølger, i Luft og i Sol  
hun døæler saa længe hun lyster.

Bevæbningen før jo var Bue og Pil  
og skarpsleben Sværd og en Lanse —  
den undværes let, naar med Charme og Smil,  
man kan dykke, drømme og danse.

Og Byttet det hentes nu ikke som før  
erobret i fremmede Lande,  
det findes herhjemme, den friske Kulør  
af Solkys paa Kinde og Pande.

Christian Bogø.  
Juli 1927.



Naar han drog ind i Byen, havde han altid med sig sine Musketter, der skød, det bedste de kunde, saa at ingen fik ham i Tale, uden de, han selv vilde tale med.

## Danske Sørøvere. Hans Lindenov.

III

Mogens Hejnesøns Fælle og Medreder, Hans Lindenov, havde en Søn, som i det smaa søgte, saa godt han evnede, at træde i denne Niddings Fodspor, skønt han hører til de mere uskyldige Sørøvere. Ætten Lindenov er en gammel, sønderjydske Æt, og Hans Christoffersen mageskiftede 1584 som Lensmand paa Bergenhus med Frederik den Anden, hvorved han afstod sin Hovedgaard Drenderup (der laa s. for Kolding i Gram Herred, Ødis Sogn), imod at faa Ørslev Kloster (n. for Viborg, i Sognet af samme Navn og Fjends Her-

red) i Stedet. Efter at have været Lensmand paa Bergenhus indtil 1586, udnævntes han Aaret efter til Landsdommer i Nørrejylland og 1594 til Hovedsmand paa Hammershus og Bornholm. Han var gift med Fru Elsebe Juel, Datter af Jens Juel til Alstedgaard (i Vejle-egnen) og Fru Anne Skram. Engang i Aaret 1603 laa Hans Lindenov syg i Rønne, og hos ham var hans Søn Hans Hansen Lindenov og Slotsskriveren Jens Bentsen, »som siden blev henrettet«. Paa Gaden udenfor Huset kom da om Aftenen nogle drukne Karle og slog



paa Tromme; man bad dem være stille for ej at volde den syge Lensmand Uro; men senere, da Klokkeren var 10, gik den unge Hans Lindenov ud fra Faderens Bolig for at vende hjem til sit Herberge hos Borgmester Esben Koefoed og var ledsaget af tre andre. De hørte nu atter Trommen og krævede Stilhed, men fik det Svar af dem, der slog paa Tromme, at denne var deres egen, og de havde Lov til at gøre dermed, hvad de vilde. Slotsskriveren, som var en af Hans Lindenovs Ledsagere, tog en Enestage af et Gærde, som laa paa deres Vej, og gav ham den i Haanden. De spurgte Borgervagten, hvorfor den fandt sig i slig Støj, og fik det Svar, at Urostifternes Tal var større end Vagtmandskabets; derfor kunde dette intet udrette. En Mand ved Navn Peder Danmark kom nu løbende imod Hans Lindenov, som om han vilde løbe ham paa Livet; denne slog Peder saaledes i Hovedet, at han døde to Dage efter. I al Stilhed udredede nu Lensmanden paa Sønnens Vegne slige Bøder til den afdødes og dennes Hustrus nærmeste Frænder, at disse lod Sagen falde; men senere, da Drabsmanden havde paadraget sig en alvorlig Retssag, og dette Drab var kommet til Regeringens Kundskab, ankede denne over, at den bornholmske Sag helt var neddyssset. Samtidig hermed hørtes paa et Grænsemøde af danske og svenske Rigsraader Kærnamaal over, at han Aaret i Forvejen i København havde overfaldet Bartholom Hendsche, der i Hertug Karls Ærinde var paa Vej til Tyskland, med Hug og Slag ærerørig Ord i dennes egen Bolig.

I nogle Aar høres der nu intet om Hans Lindenov, undtagen, at han var bleven Ejer af Herregaarden Ingelsted i Skaane (i Ystad Egnen). I Ystad levede paa den Tid en Mand ved Navn Niels Pedersen Tott, der udmærkede sig ved sin Stridslyst imod Byraadet og sine Medborgere; for nogle Aar siden havde han tabt tre Retssager ved Skaane Landsting imod Borgmestre og Raad og var dømt af Kongen og Rigsraadet til at udrede Kost og Tæring til Dem; men paa Christoffer Valkendorfs Forbøn havde de eftergivet ham denne Bøde, imod at han ikke oftere maatte føre Trætte med nogen Borger i Ystad. Senere havde han alligevel overfaldet to Borgere i Byen, hvorved Eftergivelsen var forspildt, og desuden havde han for ærerørig (1609) faaet en ny Dom paa 3 Gange 40 Marks Bøder (den højeste Bøde, til Kongen, Byen og den forurettede). I Aaret 1608 var han af Borgmestre, Raad og nogle Borgere stævnet for Kongen og Rigsraadet og indsat i Blaataarn paa Københavns Slot; han havde da maattet love, at holde Fred med sine Medborgere og sin Øvrighed, under Fortabelse af sin Hals, hvis han atter monne forbryde sig, og dømtes derfor Aaret efter fredløs. Hans Lindenov viste da, hvad han førte i sit Skjold, idet han tog denne Urostifter i sin Varetægt, og fra Ingelsted drillede Niels Pott i nogen Tid sine Medborgere. Ved en Landstingsdom stadfæstedes hans Fredløshed, og han førtes atter som Fange til Københavns Slot og dømtes 1610 af Raadstueretten til at miste sin Hals, med mindre Kongen vilde lade Naade gaa for Ret. Ved at tage sig af denne Forbryder havde Hans Lindenov draget Opmærksomheden noget paa sig; men snart skulde der tales mere om ham.

Hans Fader var nu bleven skrøbelig og havde i Januar 1609 faaet Orlov som Lensmand for at nytte et varmt Bad i Tyskland, men da det ikke blev bedre

med ham, lod Kongen ham et Aar efter vide, at han af Hensyn til Lenets Vigtighed maatte fratræde dette til næste Maj. Ikke længe efter døde han, og hans Enke Fru Elsebe Juel fik i Juli 1610 Kvittering for Afgiften af Lenet fra 1594 til Maj 1610. Sønnen arvede Ørslev Kloster og kunde nu tilfredsstillende sin Lyst til Eventyr; han ejede to Skibe, og med det ene, der kaldtes »Robben« eller »Katten«, sejlede han i Østersøen, idet han udgav sig for kongelig dansk Søkapitajn, hvilket han ikkun havde Ret til at kalde sig under den skaanske Krig. I Aaret 1612 var han i Danzig. En af sine Baadsmænd, der havde forladt Skibet, forfulgte han i Land og vilde hænge ham som Rømningsmand, men dette tillod Stadens Øvrighed ikke.

Han stævnedes for Retten, mødte der drukken, ankede over, at være hentet af »Tyvetrækkere« og krævede sin Baadsmænd. Man enedes da om, at han skulde vælge sig en Fuldmægtig, der kunde varetage hans Tarv; men for at dette kunde finde Sted, maatte han fremvise Vidnesbyrd for, at han virkelig var Kapitajn; dette afslog han, bandede og truede og lovede at komme igen, men udeblev. Aaret efter lod han atter høre fra sig. Ved Paasketid kom han med sit Skib til Trælleborg (imellem Falsterbo og Ystad) og boede da omtrent en Uge hos Borgmester Christoffer Pedersen; ved Pinsen kom han igen og boede da hos den anden Borgmester, Joh. Klöcher. Paa sit Skib havde han omtrent 47 Mand og laa der i Byen 10—11 Dage. Om Bord paa Skibet gjorde han Gæstebud, drak Skaaler og skød Skud paa Skud; da kom en Blekingfar, som vilde ind paa Reden og krydsede Vindstille. I sin oprømte Stemning fik Hans Lindenov Lyst til at gøre Løjer og bød sin »Arkelimester« (Hovedsmanden for Artilleriet) at prøve, om han kunde »finde paa ham«. Dette gjorde han og Formasten faldt. Om Morgenen efter kom Skipperen om Bord hos ham og ankede over denne utilladelige Spøg; han gav da Manden en anden Mast og en Daler til. Nogle Dage efter, imedens han sad i sin Bolig, kom hans Løjtnant, Didrik van Førm, løbende og sagde, at der kom et stort Skib; med sit »Selskab« gik han straks ud paa sit Skib og skød efter hint. Skipperen strøg da og gik om Bord hos ham; det var en Hollænder. Ogsaa talte han stundom om, at der var en hel Del Kaptajner, som havde vedtaget at ville i Samlag »løbe paa Tyrkiet for at antaste de tyrkiske Galejer«. Skade, at det ikkun var tomme Ord og at han i Stedet vedblev at gøre Optøjer i Østersøen! Han gjorde ikke lange Rejser; thi først paa Sommeren laa han med sit Skib ved Ystad. Da kom han en Midnatsstund ind i Borgmester Hans Tjellufssens Sovekammer og satte sig paa Sengen. Iblandt andet sagde han, at Borgmesteren skulde gætte, hvor mange de Kaptajner var, som havde sammensvoret sig. Han krævede dog intet Svar, men lagde selv til, at Tallet var 72 i alt. »Saa mange er vi; naar vi bliver samlede, ville vi ikke agte Kongens Flaade«. En anden Dag laa en Hollænder ved Skibsbroen og tog sin Ladning ind; da kom Hans Lindenov paa Reden med sit Skib, og hans Løjtnant og nogle af hans Folk gik i Land og vilde købe Olie. Den hollandske Købmand gik hen til Løjtnanten og spurgte ham, om de var Sørovere, siden de skød paa fredelige søfarende, og de greb begge til Værget. Nu kom Hans Lindenov til og truede med at bore ham i Sænk, naar han drog sit Anker op. De var derpaa for Retten; her drog Hans Lindenov sin Daggert og holdt den ved Odden,

som om han vilde kaste den imod den hollandske Købmand, Borgmesteren og de andre tilstedeværende, hvilket dog afværgedes. Hollænderen bad ham: »Junker, tænk dog paa, hvad I gør, og brug ikke Vold imod mig!« Siden gik Godtfolk i Forbøn for Hollænderen, der nu bød Junkeren et Anker Vin og to Toppe Sukker, som denne dog ej vilde modtage; men han krævede, at Købmanden skulde give 2 Rosenobler til de fattige og bøde til Kongen og Byen for den »Vold«, han havde gjort sig skyldig i mod Løjtnanten. Imedens han laa der, tog han en Skippers Baad til sig og nyttede den som sin egen; først da han sejlede bort, kunde Byfogden hjælpe Skipperen til sin Ret. Naar han drog ind i Byen, havde han altid med sig sine Musketter, der skød, det bedste de kunde, saa at ingen fik ham i Tale, uden de, han selv vilde tale med. Da Lensmandens Foged kom med en kongelig Stævning til Voldsmanden, udbad han sig to Borgere til at sejle ud og forkynde ham den; men da ingen Borgere turde gøre det, fik han fire Bønder til at paatage sig det; saa snart Baaden nærmede sig, drev man dem bort, saa at den ikke kunde komme helt derhen. Da holdt Bønderne Stævningen i Vejret og viste hine den. Der sendtes dem da nogle Skud, saa at de faldt om Kuld og takkede Vor Herre, at de naaede Land igen. Ingen fik Lov til at komme om Bord uden de, Hans Lindenov selv sendte Bud efter. To Fiskere fra Malmö, Jacob og Rasmus Olufsen, havde købt en ny Baad paa Aarhus Marked for at nytte den til Fiskeri, havde roet den fra Aarhus til Ystad og var komne did om Natten. Af Baadens Sejl lavede de sig et Telt, hvori de lagde sig til Hvile.

Imedens de sov og ikke vidste af noget, kom nogle af Hans Lindenovs Folk, sønderhuggede det Fæste, hvormed Baaden var bundet, og førte den bort. Da de næste Dag vilde sejle ud til Skibet for, om muligt, at faa Baaden igen, og var komne lidt fra Land, hejsede Skibet Sejl og medtog deres Baad; paa samme Maade mistede de en Madæske, en Økse og 1400 ny Torskekroge. De fattige Fiskere henvendte sig derpaa skriftlig til Kongen med Bøn om Hjælp til at faa disse Ting igen. Endnu i nogen Tid færdedes Lindenov i Østersøen og gjorde Ustyr. I de første Dage af August Maaned var han kommen ind i Farvandet ved Danzig, og da en skotsk Skipper, John Huttoun, Fører af Skibet »Gabriel«, havde netop forladt denne Havn, forfulgte han ham, skød efter ham med et Stykke Skyts og nødte ham derved til at stryge sin Vimpel, sætte sin Baad ud og gaa om Bord paa »Robben« for at vise sit Pas. For Skuddet afkrævedes der Manden 1 Rosenobel (4 Spec. Daler). Skipperen kendte ikke Hans Lindenov og holdt ham for en Sørover, da han førte nederlandsk Vimpel paa Toppen og dansk Flag agter. Af Ængstelse for det, der mulig kunde følge efter, dersom han satte sig til Modværge, udredede Skipperen Pengene; men da hans Fartøj var kommet til Helsingør, underrettede han den danske Regering derom og bad den lade Sagen undersøge. Hans Lindenov satte derpaa Kursen til Stockholm, hvor han væltede sig ind paa nogle Godtfolk, hvilket gik saa vidt, at han stilledes for Retten; men »af Hensyn til det Venskab, som er imellem Nordens Konger«, hedder det (dette var Aaret efter Freden i Knærød), holdtes det ham til Gode, og Striden mellem Parterne udjævnedes.

Helsingør er den næste By, hvor man kan følge hans

Spor. Her udmærkede han sig ved sin vanlige Stortalenhed, med sin Løjtnant og sin Højbaadsmænd var han inde hos en Mand ved Navn Børge Børgesen og kærede for Byfogden, Niels Madsen, over to Baadsmænd, han havde hvervet der i Byen, og som nu ikke vilde møde paa Skibet. Byfogden sendte da Fogedsvenden ud for at oplede dem. Hans lod hente en Kande (4 Potter Vin) eller to, og imedens de sad sammen og drak, fortalte han, at han kom fra de gode Mænd i Sverige. Han havde været i Stockholm og haft Tommer og Kugler inde, hvormed han havde i Sinde at gaa til Emden. Derhos udsagde han, at han der havde hørt mange spodske Ord om det danske Folk af nogle Lybækkere, hvilket harmede ham meget. Den Gang kunde han ikke give sig i Lag med dem, da de var ham for mandstærke; men senere, da han var paa Voxholm (ved Mälarens Udløb), kom en af de Lybske op for at udrede Tolden, og nu faldt der imellem ham og den sidstnævnte nogle Stridsord. Omsider slog han Lybækkeren under Øret, saa at denne faldt til Jorden, hvorpaa Hovedsmanden paa Vaxholm skilte dem ad. Senere, da han kom i Søen under Bornholm, mødte han to lybske Fartøjer; deres Skipper og nogle af Folkene lod han da tage og »tribulere dem vældigt«. Skipperen maatte nogle Gange springe fra Raaen, og paa Folkene i »Gallionen« lod han slaa Vand. Til denne Tale sagde Børge Børgesen: »Jeg har i mine unge Dage set en statelig »personeret« Mand, fast efter eders Skikkelse, der var kommen fra Danzig og havde givet sig til at røve i Søen. Denne blev greben af Kongens to Pinker (smaa Skibe) og ført her ind i Sundet; hans Folk, der var syv og tyve i Tallet, blev hals-huggede, og han selv lagt paa Stejle her ved Helsingør.« Dertil svarede den overmodige Hans Lindenov: »Vidste jeg, at nogen vilde mig fjendtlig søge og angribe, om det end var et af Hs. Majestæts Skibe, skulde den røde Sved springe, og de skulde ej fange mig levende«. I det samme kom de to Baadsmænds Koner ind og bad med grædende Taarer, om at faa deres Mænd løs. Efter nogen Snakken frem og tilbage gik Hans Lindenov ind herpaa og tog igen de Penge, han havde givet Mændene paa Haanden. Dermed skiltes de, og Hans Lindenov gik straks om Bord.

Ligesom Mogens Hejnesøn i sin Tid havde udskrevet Mandskab paa Færøerne til sin Grønlandsfærd, udskrev Hans Lindenov ogsaa Mandskab paa Læsø, dog tog han ikkun en Mand. Hans egen Styrmand laa nemlig syg; da gik han i Land paa Øen, kom ind i en Bondegaard og sagde, at han vilde op til Strandfogden for at faa en Styrmand »paa Kongens Vegne«, idet han lagde til, at han skulde føre nogle Musketter, til Udde-ling blandt Bønderne i Omegnen. Fra Bonden gik han til Fogden og derpaa til Kapellanen, Hr. Niels Christensen, til hvem han ydermere sagde, at han skulde vester paa med Lønning til Kongens Folk. Under slige Forhold turde Strandfogden ikke nægte ham en Styrmand, da han og de andre Mænd paa Øen ikke vidste noget, der kunde være til Skade for Hans Lindenovs gode Navn. Senere, da der krævedes Oplysninger fra Øen om denne hans Adfærd, vidnede den Karl, han havde faaet med som Styrmand, at Hans Lindenov og dennes Hustru havde givet ham 3 Rdlr. (Spec.) for en Maanedes Tjeneste, og at han derpaa skiltes fra ham og kom hjem igen; hans Adfærd imod Styrmanden havde været god. Otte Dage efter var det ude med Hans Lindenovs Søro-



verfærd; thi efter kongeligt Paabud tog man ham til Fange i Aalborg i September 1613. Før han gik ud paa sit sidste Tog, lod han i Marts optage en Liste (paa Tysk) over en Del af de Ting, han havde om Bord. Af Bøger nævnes to, en tysk Oversættelse af den oldgræske Historiskriver Herodat og et tysk Skrift om Ostindien, hvilket sidste er mærkeligt, da han nogle Aar efter kom til at vorde nærmere kendt med disse Lande.

Iblandt hans Klædningsstykker var: 1 brandgul Atlaskes Vams, 1 sort Fløjlsblommet Jakke med vide Ærmer og fodret med sort Taft, 1 Par sorte Atlaskes Hoser med 1 Par sorte Silke-Hosebaand, 16 Skjorter m. m. Han havde 7 Lommetørklæder og 4 Haandklæder. Af Sølvtoj nævnes ikkun: 1 Sølvske. Af Vaaben fremhæves: 3 Musketter, 2 lange Bøsser, 3 Pistoler, hvoraf 1 med Perlemoder, 7 Sabler og 7 Stridshamre. Han havde 4 hele Harnisker, 7 Par Jernhandsker, 5 Par Jern-Benskiner, 9 Par Jern-Armskiner, hvoriblandt nogle med Ringkrave; Kuglerne kunde ikke tælles, og han havde et Fad med Krudt og et med Patroner. Af Fødevarer nævnes: 2 Tønder Smør, 50 Sider Flæsk, 1 Læst Skibsbrød, 1 Læst andet Brød, Kød, Gryn og Ærter. Om hans andet Skib haves ikke anden Underretning, end et Vidnesbyrd fra Admiralitetet-Raaderne i Amsterdam om en Mand fra Byen Gaslar (i Hannover), der havde været i den danske Konges Tjeneste paa et Søovertoget, men uden anden Fuldmagt end den, han havde faaet af en dansk Adelsmand ved Navn Hans Lindenov. Efter at dette Skib under Norges Kyst var taget af to hollandske Orlogsskibe, holdtes Mandskabet i Fængsel i nogen Tid; men da det ikke kunde godtgøres, at det havde foretaget sig noget ulovligt, kom de alle paa fri Fod. Dette Vidnesbyrd er udstedt i November 1613. Nogle Maaneder senere paastod Hans Lindenov i et til Kansleren, Christian Friis, skrevet Brev, at Skibet i Forvejen havde gjort en Rejse til Frankrig med Tømmer, som var solgt for 1500 Gylden. Før han selv sattes i Fængsel, maa han have sendt sit eget Skib bort; thi han fortæller i dette Brev, at det sidste Vinter havde ligget i Emden, hvorfra det var ladet med gullandsk Tømmer, omtrent 350 Bjælker, 18 Alen lange; det havde et Aars Fødevarer til 60 Mand. Hvad der var om Bord af Klæder og Vaaben, blev alt sammen frataget ham af Folk, han aldrig havde kendt, og Borgmestre og Raad i Emden havde tilstedet en Mand, som havde haft en Skude fra Riga og undladt at udrede Kongens Told, og som Brevskriveren havde ført til København, at tage en hel Del af hans Gods, nemlig Fødevarer og Bøsser. Dette tidedes ham paa den Tid, da han selv var kommet i Fængsel. De, der havde gjort dette, havde ingen Fuldmagt haft dertil. Skibet var endnu ikke frigivet 1616.

Efter at være fængslet i Aalborg, førtes Hans Lindenov til København, og sattes i Blaa-Taarn. Nogle Dage efter, imod Enden af September, skrev han et Brev til den kongelige Kansler, Christian Friis, til Borreby (ved Skelskør), hvor han bad om Tilgivelse. Han har, skriver han, faaet at vide, at Kansleren skal være meget vred paa ham, hvilket vist nok maa være en Følge af onde Menneskers Bagtale. Han beder Kansleren om dennes »Venskab«, om at tænke paa det gamle »Venskab«, der har været mellem Kansleren og hans egen afdøde Far, og ej at lægge ham til Onde, hvad han af

menneskelig Naturs og Køds Skrøbelighed enten i Ord eller Gerning kan have forset sig imod Kongen. Da denne ogsaa er meget vred paa ham, beder han Kansleren endelig om atter at hjælpe ham til Naade og »Venskab« hos Kongen. Han »vil ikke tvivle om, at Kansleren jo er en god og gudfrygtig Mand, som gerne vil tilgive et fattigt, syndigt Menneske sin Brøst og Forseelse«. En Uges Tid efter skrev Christian Friis følgende Svar herpaa. »Han vil ikke undlade at svare venlig paa denne Skrivelse og kan ej nægte, at hin jo er falden i Kongens Unaade, hvilket er Brevskriveren meget ukært, og han vilde ønske, at Hans Lindenov ikke selv havde været Skyld i sligt. Dog skal han gerne hos Kongen hjælpe til det gode og søge at jævne Sagen paa det bedste. For sit eget Vedkommende vil Brevskriveren gerne være tilfreds og overgive Sagen i Herrens Haand.

Først i Februar 1614 henvendte Hans Lindenov sig atter skriftlig til Kansleren. »Han har nu,« skriver han, »siddet næsten et helt Aar fangen, hvorved han er kommen til stor Skade til Lands og Vands, saa at han, dersom Vor Herre ej vil hjælpe ham, og Kongen og Kansleren ej ville tage sig af ham, ikke kan komme til sit igen. Han kan ej vide, hvi Kongen er unaadig mod ham, med mindre hans Uvenner have bagtalt ham hos denne. Det er nu atter hans Bøn til Kansleren, at denne vil gøre vel imod ham og eftergive ham den Uvilje og Mistanke, som han monne have haft, hvilket Brevskriveren har stolet paa, i Følge Kanslerens Brev, og selv vil han af yderste Evne gøre Kansleren Gentjeneste. Brevskriveren ved vel, at Hr. Kansler ikke bærer langt Had, naar han en Gang har lovet at efterlade det; dette tror han vist. Dette er nu hans Bøn, at Kansleren ville hjælpe ham, saa at han enten maatte vorde forhørt over for dem, der have angivet ham, eller at Kongen monne ville tilgive ham det, hvori han, uden at vide noget deraf, har forset sig imod denne, og være ham en naadig Herre, saa at han kunde vorde løsladt af Fængslet, fuldende sin Rejse og derved bøde noget paa det store Tab, han har haft, saa og forhverve sig noget at tilfredsstille sine Laangivere med og sørge for sin Hustru og sine Børn. Han attraaer at faa at vide, hvad han har gjort for ondt imod Kongen, og at genvinde dennes Yndest. Han paastaar og djer ves at kalde den Alvidende til Vidne derpaa, at han aldrig med Forsæt har gjort noget, som kunde vække Kongens Harm; men »det er muligt, at en Hest kan falde paa fire Ben«. Endelig beder han Kansleren ikke vredes paa ham, fordi »jeg saa dristige byder over eder« og paakalder atter det gamle »Venskab« imellem Kansleren og hans Fader, hvilket sandsynligvis kun har været til i Brevskriverens egen Indbildning. Samtidig hermed bønfaldt han Kongen om Tilgivelse, idet han nu havde glemt, at han og mange andre Kaptajner aldeles ikke vilde lyde Kongen. »Det er uden Tvivl,« skriver han, »Hs. Maj. vitterligt, at han nu har siddet en rum Tid fangen; men Grunden dertil maa den evige Gud og Kongen vide;« »men Gud være min Sjæl aldrig god,« om han kan tænke eller nogen Tid huske, at han har attraaet andet end at følge de Veje, hvorpaa han kan tjene Kongen. Han paastaar, at han ikke er Skyld i de Kæremaal, der er fremførte imod ham. Hvis dette havde været Tilfældet, vilde han tusinde Gange hellere ønske sig i Jorden; men han kan nok tænke, at en eller anden af hans Uvenner har angivet ham for Kongen.

Denne beder han nu ydmygelig, som en kristen Konge og Øvrighed, for Himlens Skyld værdes at forhøre Angiveren og ham selv; thi han haaber da, at Kongen skal finde, at ikke alt er saaledes, som man har fortalt denne om ham; men hvad han i Uvidenhed har gjort hans Maj. imod, værdes denne at tilgive ham. Aldrig skal han vække Kongens Harm imod sig; at han skulde gøre sligt, forbyde Gud, og selv vilde han hellere, at hans Hans »vaare i tu« (egentlig monne være i to Stykker). Han beder om at komme ud af Fængslet og ud paa denne sin »foretagne Rejse«, for at han kunde lære noget, hvorved han vilde vorde sat i Stand til at tjene sit »fæderne Rige« og selv fortjene sig noget saa godt som andre; thi han haaber, at Lykken ej skal være mere borte fra ham end fra de andre; dog vil han ikke »løbe under en potentatis Befaling« (eg.: løbe bort fra en Fyrstes Befaling). Han beder, »at Kongen vil lade sit Hjerte røre sig, og han haaber, at han selv skal leve den Dag, da Hs. Maj. skal være med ham i alle Maader tilfreds, og da han skal tjene sit fæderne Rige. om Kongen trænger til hans Tjeneste.

To Maaneder senere takker han Kansleren for den Umage, denne har gjort sig for hans Skyld, og tilbyder sig at tjene ham eller hans laveste Tjener til Gengæld derfor. Brevskriveren ved nu, at man med det første venter Kongen hid, og hans Bøn er, at Kansleren ville hjælpe ham noget til Rette hos Kongen, saa at han kunde komme til Ords med sin Angiver for Kongen, og da venter han at kunne forsvare sig som en ærlig Mand. Han ved fra andre, at man skylder ham for at have fremført Ord om Hs. Maj. i Helsingør og andre Steder, som han ej burde; og han kan ikke nægte, at han har talt om Kongen, men haaber, at ingen ærlig Mand med nogen Sandhed kan godtgøre, at han har talt anderledes, end han burde. Han paakalder Herrens tunge Revselse over sig selv, dersom han skulde have sagt noget til Nedsættelse for Kongens gode Navn; men, siger han, »jeg haver tit spenderet paa Hs. Majts. reputation at erholde (d. e. vedligeholde), hvilket han paastaar at kunne fremlægge Vidnesbyrd for. Han venter nu, at Kansleren vil tage sig af ham, saaledes som denne har lovet hans Moder og hans Paarørende. Dette Brev er uden Underskriфт. Tre Dage senere beder han meget undskyldte, at hans Hustru har overgivet Kansleren Brevet; hun havde taget det med sig, uden at han vidste det. Hvis han maa faa det tilbage, skal han hellere end gerne underskrive det. Men derom brød Christian Friis sig ikke.

Da den Tid nærmede sig, at hans Sag skulde paadømmes, udstedtes der først i September 1614 et kongeligt Brev til den daværende Hovedsmand paa Hammershus, Hans Hansen Lindenov til Gavnø (i Syd-Sjælland), den fangnes Næstsøskendebarn, for at faa Oplysninger om Drabet paa Peder Danmark, og i Oktober et lignende til Bondefogden og Bønderne paa Læsø, for at disse skulde afgive Vidnesbyrd om hans Adfærd der paa Øen; og der udstedtes da et Birketings-Vidne om, hvorlunde han havde gjort Krav paa at faa en Styrmand fra Øen, og om hans Opførsel imod denne. Derpaa udstedtes til ham selv den 8. December en Stævning til næste Herredag den 13. Marts 1615. I denne Stævning omtales nogle af hans utilbørlige Gerninger, og den ender med de Ord: »Hvorledes du dit Liv og Levned haver fremdraget, skal videre udi Rettergangen dig tilkjendegives«.

Det tillades ham som Fange ved Fuldmægtig at lade indsamle Vidnesbyrd, Breve og andet, som han til sit Forsvar kan fremføre. Først i Januar 1615 var Hovedsmanden paa Københavns Slot, Christian Friis, Erik Juel til Hundsbæk (i Vest-Jylland) og Axel Urne til Aarsmarke (nu Knuthenborg paa Lolland) hos ham i Fængslet for at lade ham vide, at det var ham tilladt, at lade komme til sig, hvem han vilde af sine Venner, for at denne kunde hjælpe ham med Sagen. Han takkede Kongen derfor og spurgte, om det var ham tilladt at have hos sig en Tjener, der kunde skrive for ham. Da de svarede nej hertil, paastod han, at dette var stridende imod Loven og den Haandfæstning, Kongen havde svoret at overholde. Samtidig hermed indstævnedes Borgmestrene og Byfogden i Ystad, Borgmestrene i Trælleborg og Tolderen i Skanør for at møde samme Dag som Hans Lindenov og aflægge Vidnesbyrd om de Sager, der vedkom denne, og i Helsingør afkrævedes der ligeledes Niels Madsen, den tidlige Byfoged, Vidnesbyrd. Derved kom alle hans før omtalte Gerninger og Ytringer til Rettens Kundskab.

Den nys nævnte Christian Friis til Kragerup (i Slagelse-Eggen), der hørte til en hel anden Æt (med Skaktavl i Vaabenet) end Chr. Friis til Borreby (et Egern i Vaabenet), fik det Hverv, at tiltale den fangne paa Herredagen; han havde den 1. Maj 1614 overtaget Embedet som Hovedsmand paa København Slot og efterfulgte 1616 sin Navne som kongelig Kansler. I sit Indlæg fremhæver han, hvorlunde den tiltalte i Aaret 1602 har overfaldet Hertug Karls (Kong Karl den niendes) Agent med Hug og Slag og ærerørige Ord i København; Aaret efter har han paa Bornholm dræbt en Mand, uden at det var af Vaade eller Nødværge, idet denne Mand hverken havde haft Vaaben eller fremførte Ukvemsord imod ham; altsaa har han i Overmod baaret sig saaledes ad imod sin fattige Jævnkristen og Næste, som det ikke sømmer sig en Adelsmand. Det Vidnesbyrd, man derom har faaet fra Borgmestre og Raad og Byfoged i Rønne, melder vel, at hans afdøde Fader har stillet den dræbtes Hustru og Paarørende til Freds; men dette kan ikke være nok; Faderen burde som Lensmand have forfulgt Sagen for Retten eller i det mindste meldt den for Kongen. I Aaret 1609 har han taget Niels Pott i sin Tjeneste og Varetægt og givet ham et aabent Brev, at hvo som vilde fremføre nogen Anke imod denne Misdæder, skulde gøre det for Porten til Herregården Ingelsted, saa skulde der times ham Ret. Og da Forbryderen derpaa havde faaet sin Dom og mistet Livet, har Hans Lindenov paastaet, at Manden burde have været tiltalt paa hans Værneting, som det rette. Deraf ses det, hvor velvillig han er imod slige Personer, hvor meget han tager sig af dem, for at de urevsede kunne drive deres Misgerninger.

I April 1612, da han havde faaet Kongens Brev som Kaptajn i Kranens Tjeneste, har han skudt tre Skud efter den hollandske Skipper Meinert fra Enkhuizen (i Nordholland) og nødt ham til at yde en Rosenobel for Skuddet; uden for Danzig har han fra en anden Hollænder taget 1 Oxehoved Bordeaux-Vin og givet ham en Rosenobel derfor, og derefter har han med sit Skib løbet ind til Staden og opført sig saare utilbørlig, i Følge en Udskrift af Retsprotokollen derfra. Han viste sig drukken for Borggreven og vilde ikke fremlægge sin Udnævnelse til kongelig Kaptajn. Med sit Skib har han derpaa efter Freden givet sig paa Søen og der



skudt paa et skotsk Fartøj. Med Magt har han ladet kaste en lybsk Skipper og en lybsk Højbaadsmand fra Raen ud i Søen og saalunde forurettet udenlandske Folk, som svare Told i Sundet og derpaa modtage Kongens Tolders Vidnesbyrd for, at det er dem tilladt, uden Indsigelse at sejle igennem Kongens Strømme. I Ystad har han brovttet af de mange Kaptajner, der er til Sinds, ej at ville bryde sig om Kongens Flaade; der har han ogsaa taget en Ege-Baad fra to Fiskere i Malmö. Efter derpaa at have vakt Strid i Stockholm, saa at han maatte stilles for Retten, har han til sidst været paa Læsø og udskrevet en Styrmand. Da han dernæst er kommen i Fængsel, har Kongen ved tre »gode Mænd« ladet tilbyde ham, at det skulde staa ham frit for at kalde tit sig, hvem han vilde for at føre Sagen for ham. Ligeledes har Kongen ladet tilbyde hans Æt og Venner, at dersom nogen vilde gaa i Borgen for ham, at han ikke skulde drage bort, men svare til sine Gerninger, kunde dette tilstedes; men ingen vilde gøre det. Og hine, der gjorde ham det første Tilbud, har han svaret, at man overtraadte Loven og Kongens Haandfæstning. — For disse Ord og for sine utilbørlige Gerninger dømtes han den 16. Marts 1615 til evigt Fængsel paa det Sted, Kongen dertil maatte udvælge.

Det var Kongeborgen Dragsholm, tidligere et af den sjællandske Bispestols faste Slotte (ved Issefjorden), som udvalgte til hans Fængsel, og hvor ikke faa Statsfanger har siddet i Adelsvældens Tid. I den Stue, der havde været hans Bolig paa Københavns Slot, sad senere (1620) i nogen Tid Matematikeren og Lægen Christoffer Dybvad som Statsfange. Da Hans Lindenov i en Tid af omtrent 3½ Aar havde bødet for sine Voldshandlinger, bad hans Paarørende og Venner for ham, idet de paa hans Vegne tilbød, at han i en Tid af 7 Aar skulde tjene om Bord paa den Flaade, der 1618 skulde afgaa til Ostindien. Det var den Gang sædvanligt, at danske Adelsmænd, der havde gjort sig skyldige i et alvorligt Lovbrud, afsonede Brøden ved at binde sig til i en Tid af 7 Aar at tage Del i et eller andet farligt Foretagende, saasom at gaa til Ungarn for at kæmpe imod Tyrkerne. I det skriftlige Løfte, han i den Henseende maatte udstede, hedder det, at Kongen nu paa hans Bøn har mildnet den ham overgangne Dom saaledes, at han skal tjene 7 Aar paa Øen Ceilon og i Ostindien til Lands og Vands under de Officerer, Kongen monne udnævne til dette Togt, og disse Aar skulde regnes fra den Dag, da Flaaden sejler ud af Øresund. Paa Togtet skal han i alle aader saaledes bære sig ad imod Kongens Undersaatter og Forbundsfejer, som han vil forsvare for Kongen, naar han kommer hjem igen. Dersom han paa nogen Maade har forbrudt sig, skal han, naar han med Guds Hjælp kommer hjem igen, uden al Naade stande til Rette og lide den Dom, som Kongen og Rigets Raad monne tilkende ham. Dette Aktstykke er vel forsynet med hans Underskrift, men er uden Aar og Dag.

Den lille Flaade, som udgjorde et større Krigsskib og 5 mindre Skibe, der tilhørte det ostindiske Handelselskab, sejlede den 29. November 1618 ud af Sundet og kom den 17. December under Øen Wight ved Englands Kyst, hvor man paa Grund af en Læk paa et af Skibene maatte blive liggende indtil den 23. Januar 1619. Den 18. Februar fik Ove Gjedde, der var Admiral over Flaaden og med sit store Skib »Elefanten« og en hol-

landsk »Fløjte« (et lidet Skib) sejlede i Forvejen, Underretning om, at der ved det grønne Forbjerg (Afrikas vestlige Spids) laa nogle mistænkelige Skibe; den næste Dag fik de Øje paa tre af disse og forfulgte dem straks. Det største toges af »Elefanten« og Skipperen tilstod, at han havde drevet Søroverfærd, de andre danske Skibe kom til og tog et mindre Røverfartøj; et tredje blev brændt af Negerne paa Kysten. Størstedelen af disse Skibes Mandskab var Franskmænd; de kom om Bord paa de danske Skibe, hvorimod de to tagne Fartøjer fik nyt Mandskab og fulgte med til Ostindien. Til at føre det ene af dem valgte man Hans Lindenov, hvilket ser underligt ud, da han jo fulgte med som Fange. Det var ej heller Admiralen selv, der fandt ham værdig dertil, men en hollandsk Æventyrer ved Navn Boshouwer, der var kommet til Danmark for at overtale Christian den Fjerde til at indgaa Handelsforbindelser med Overkongen af Ceilon, i hvis Tjeneste Boshouwer var og nu vendte tilbage til Ostindien. Ove Gjedde har ogsaa i sine Optegnelser om Togtet udtalt, at Boshouwer var skyldig i at indestaa den Skam og Skade, som derved monne voldes, og Hollænderen var mulig ogsaa kommen til at bøde derfor, hvis han ikke var død, for der hændte noget uheldigt. Den 27. Juli 1619 strandede nemlig Skibet i Tafelbai ved Kaplandet, og for dette Uheld gav Hans Lindenov sin Styrmand Skylden; men om han havde Ret eller Uret heri, oplystes ikke; thi Styrmanden var syg og døde snart efter. Senere ved man intet om Hans Lindenov. I Løbet af Vinteren 1621—22 var der kommet Tidende hjem om hans Død; i April 1622 omtales hans Hustru nemlig som Enke, idet hun da ved Herreds- og Landstinget havde frasagt sig Arv og Gæld efter sin afdøde Mand, d. e. overladt alt, hvad han ejede, til hans Kreditorer.

Denne hans Hustru var Fru Elsebe Thott, Datter af Anders Thott til Næs (nu Lindenberg ved Aalborg) og Fru Elisabeth Rosenkrands. Hendes Mand havde paa draget sig en stor Gæld, der ligefrem maatte være en Følge; at han holdt saa mange Folk om Bord paa et lidet Skib, der hverken var et Handelsskib eller et Søroverskib, ligesom og af, at han var gaaet i Borgen for andre, der var gældbundne. Da hans Hustru ellers intet havde at leve af, overtog hun en Gaard paa Sjælland i Forpagtning, nemlig Vellerupgaard i Horns Herred ved Frederikssund; den nedlagdes noget senere. Da Fru Elsebe Thott havde frasagt sig Arv og Gæld efter sin Mand, maatte ogsaa den Smule Løsøre, de faa Heste og Køer m. m., hun selv ejede paa Vellerupgaard, deles imellem hendes Kreditorer. Siden fik hun dog bedre Kaar igen, da hun giftede sig med Korfits Mogensen Ulfeld, der var Søkriger og i Aaret 1644 som Kontreadmiral hørte til den Flaadeafdeling, der under Admiral Pros Mund kæmpede mod Svenskerne; i det Søslog, der stod mellem Lolland, Langeland og Femern i Oktober 1644, fandt baade han og Pros Mund Heltedøden. Med sin Mand havde hun ingen Børn; med den første derimod tre Sønner, af hvilke den ene, Hans Lindenov, fandt Døden ved et Vaadeskud paa Jagten.

Ørlev Kloster var ved Skiftet efter Hans Hansen Lindenov gaaet over til hans Frænde, Lensmanden paa Bornholm, der senere blev Rigsraad og Lensmand paa Hindsgavl og døde 1642. Ætten Lindenov uddøde paa Mandssiden i Aaret 1738 med Godske Lindenov, og dens Vaaben nedlagdes i Graven med ham.



Kammerraad Claudi satte sig nu i Spidsen for alle Forsøg, som i Løbet af Dagen blev foretagne for at tilføre de ulykkelige Hjælp; han var bestandig selv med i Baaden. Fire saadanne frugtesløse Forsøg havde kun det Udfald, at man paany maatte søge Land med den ramponerede halvt sunkne Baad, for ikke selv at friste Døden i Bølgerne. Ved det sidste Forsøg var det imidlertid lykkedes ved Hjælp af et lille Dræg at kaste en smækker Line om Bord i Rejsningen af Vraget.

## Redningsvæsenets Oprettelse og Organisation.

Det er en Selvfølge, at lige saa længe Skibene har haft deres Færd paa de forskellige Have, er Strandinger rundt om paa disses Kyster indtrufne, og at vort lille Land som Følge af, at dets enkelte Dele er saa meget omgivne med Vand, ogsaa i Tidernes Løb har faaet sin store Del af disse Strandinger, er lige saa selvfølgelig. Man savner imidlertid Oplysning om, hvorledes det for Aarhundreder siden gik til med Besættningens Redning, naar saadanne Ulykker skete paa Kysterne og navnlig paa de Kyster, hvor Skibene var udsatte for hurtig Tilintetgørelse. De gamle Strandingsprotokoller indeholder kun lidt herom. Interessen ved disses Førelse har indtil for henvend hundrede Aar siden mere ligget i at faa protokolleret, hvilket Gods, der var hjerget fra Skibene, og der indeholdes kun faa Oplysninger om de strandede Besættninger.

Efter at Kaptajn J. S. Hohlenberg i »Søljtantselskabet« i 1899 holdt Foredrag om Strandinger paa Danmarks Kyster i ældre og nyere Tid, var det først langt ind i det attende Aarhundrede, at man begyndte at føre Bog over Strandinger, som efter nævnte Foredrag vides at være at berette om, fandt Sted for omtrent 800 Aar

siden. I det 11te og 12te Aarhundrede maatte Danmark under forskellige Konger udholde haarde og langvarige Kampe med de vendiske Sørovere, som raadede over Tusinder af Skibe. Da hændte det, at der i en Stormnat paa den da i dansk Eje værende Kyst af Halland ud for Halmstad strandede 150 Søroverskibe. Ved denne Begivenhed forliste alle Skibene totalt, og den Del af Besættningerne, anslaaet til 15,000 and, som ikke druknede, fandt hvor de landede, Døden for Sværdet. Den næste Stranding, som omtales i bemelte Foredrag, fandt Sted i Midten af det sekstende Aarhundrede. Den allierede danske og lybske Flaade, der var opankret ud for Visby paa Gotland, der da var i dansk Eje, mistede under en Paalandsstorm ved flere Skibes Forlis omtrent 7,000 Mennesker. Omtrent 100 Aar længere frem i Tiden, nemlig den 4. December 1678 afgik 23 Skibe fra den pommerske Kyst bestemt til Kalmar. I Nærheden af Bornholm overfaldtes Skibene af Storm, hvorved 20 af dem forliste totalt. Af de ved denne Begivenhed omkomne 2200 Mennesker begravedes 1583 paa Bornholm. Aaret efter, i November Maaned, skete om Natten en lignende Ulykke paa Kysten af Bornholm, og et



større Antal Skibe forliste. Af dem, som ved denne Lejlighed naaede Land, hvor de blev omhyggeligt plejede, døde 1500, og hele Tabet var henimod 3000 Mand.

At deslige Begivenheder paa Kysten kunde faa alvorlig Fare for dem, som i Land indtog en Stilling til Strandingen, derom vidner et Tilfælde fra Kjærgaard Strand paa Jyllands Vestkyst, hvor de paagældende paadrog sig Birkedommerens Vrede. Stedets Præst, Jens Rusvard, havde ved at optræde for Bjergerne under en opstaaet Uenighed, rettet en truende Ytring til Føreren af et strandet Skib, som var bragt flot og laa opankret udenfor Kysten. Da Vejret derefter blev uroligt, drev Skibet i Land og sønderlages. Paa Grundlag heraf blev Præsten, som i et andet Anliggende var kommen paa Kant med bemeldte Myndighed, anklaget for Trolddom og levende brændt. En i Henne Kirke ophængt Tavle oplyser, at den paagældende var Præst for Henne og Lønne Menigheder fra 1579 til 1587 og blev dømt ved Birkets Ret for Trolddom og aflivet paa den nævnte Maade.

Men der var ogsaa Tider, hvor Sømanden maatte frygte Kystens Beboere. Sære Sagn høres endnu om en Tid, da Egnens Herremænd ejede Strandretten og handlede paa sin Strand, som han lystede. Alt i hans Len løst fra Havet inddrevet Gods og alle Skibe, som strandede uden levende Folks Medfølge, var Herremændens Ejendom. Det gjaldt da først og fremmest om at faa det sørst mulige Antal Skibe til at strande. Og Sagnet siger, at man i Nætter med Paalandsstorm kunde se Herremændens Haandlangere ride i skarpt Trav langs Lenets Forstand med en tændt Lygte bundet til Gjorden under Hestebugen. Det hoppende Dygtelys skulde forlede Skibene til at gaa i Stranden, idet Besætningen antog Lyset for et andet Skibs Lanterne eller for et Blinkfyrtårn eller et Havneblus og saa styrede derefter og strandede. Den Skæbne der ventede Sømandene, om de enkeltvis og ved egne store Anstrengelser arbejdede sig i Land fra det sønderlaaede Vrag, var Døden for Røverhaand. Et Spadeslag i Hovedet paa en inddreven, forkommen Stakkel, var nok til at føre ham over i den Tilstand, hvorfra der ikke sladres. I den nærmeste Klit var et dybt gravet og hastig tildækket Hul al fornøden Begravelsesplads. Og saa laa Skibet der i Havstokken, sønderdelt, men alligevel værdifuldt — inddreven i Herremændens Len »uden levende Folks Medfølge«.

Man hører endogsaa fortælle om, hvorledes Præsterne i de Tider kunde frembære Bønner paa Prædikestolen om, at der maatte ske Strandinger; og hvis Præsterne var mere samvittighedsfulde, da lød Bønnen paa den Maade, at Strandinger skulde ske, om de da maatte indtræffe i vedkommende Sogn.

Paa adskillige Steder af den jydsk Vestkyst findes de saakaldte »Dødemandsbjerger«, og mange af disse stammer fra Danmarks Krig med England i Begyndelsen af forrige Aarhundrede. Ud for Maarup Kirke strandede saaledes den 6. December 1808 den engelske Fregat »The Cre-

scent«, et Skib paa 44 Kanoner og med en Besætning af 300 Mand foruden Officerer. Forhenværende Præst i Maarup, Sanne, fortæller om denne Stranding følgende:

Det havde blæst en velholdende Nordost, der havde rejst Havet, som i al sin Magt kastede store Bølger ind mod Klitten og gjorde al Færdsel paa Stranden umulig. Dertil kom skarpe tætte Snebyger, som ganske skjulte Landet fra Søside. Da den lange Vinternat var ved at endes, saas Blus ude over Havet, og ved Skæret deraf kunde man se Omridsene af et stort Skib, der nærmede sig Revlerne. Af og til bar Vinden Lyden af Skibets store Malmklokke i Land. Og da den graa, triste Vinterdag brød frem, var det store Krigsskib med sin stolte Rejsning synligt, som det nu laa, og vuggede og drivende for de stærke Søer, der slog agter ind over Skanse og Dæk. Saa svingede Søen det over Revlen, saa Bredsidens vendte mod Land, og nu kom det til at ligge flot i det dybe Vand indenfor Revlen. Men Søen tvang det atter mod Land, og kort efter stod det paany fast, denne Gang for ikke at komme flot mere. Fra Land var der intet at udrette, Vejret og Søen hindrede det, og man var jo heller ikke den Gang i Besiddelse af Redningsmidler af nogensomhelst Art.

Ude paa Fregatten forsøgte man at skyde sig flot. De svære Rystelser, som et helt Batteris paa en Gang afskudte Kanoner forvoldte, haabede man vilde ryste Skibet klar af Grunden, og nu skød Englænderne ind mod Land dette Lag, saa det drønedes gennem Storm og Søl og gav Genlyd i Klitterne. Men alle Anstrengelser for at komme flot var forgæves. Man fik da om Bord travlt med at sammentømre en Flaade, for med den at staa til Søs. »The Crecent« havde jo hørt til en hel Flaadeafdeling, saa der maatte være Haab om at kunne støde til et af dens Skibe og saaledes blive optaget. Men Forsøget mislykkedes og kostede en Del Menneskeliv, idet Flaaden af Søen blev kastet mod Land og splintredes, hvorved saavel officersklædte som kvindeklædte Lig drev ind. Der fandtes nemlig efter den Tids Skik ogsaa en Del Kvinder om Bord. Der er derefter indtraadt almindelig Forvirring om Bord, idet Besætningen sprang i Havet, og snart laa Dynger af Lig drivende i Havstokken.

Da Vejret faldt af, og det derefter blev muligt at færdes paa Stranden, frembød denne et ejendommeligt Skue. Side om Side laa gallaklædte Officerslig, yngre og ældre. Kvindelig i 2—3 Sæt kostbare Kjoler af Silke og Fløjl, med Hals, Arme og Fingre besatte med Smykker og Ringe, idet de aabenbart vilde have Deres Kostbarheder med sig. Ligene blev baaret op i Byen; Lader, Udhuse og Skure fyldtes, og i Maarup Kirkegaards nordvestlige Hjørne blev de begravede i en stor Fællesgrav. De faa, der kom levende i Land, blev interneret i Sognefogdens Gaard, senere sendtes de til København, hvor de udveksledes med danske Fanger i England.

Fregatten sank efterhaanden ned i Sandet, der dækkede det store Skib. Det fortælles, at Skibsklokken endnu i mange Aar ved Lavvande kom

til Syne, og sat i Bevægelse af Søen, sendte sin dybe Malmtoner ind over Land, som for at kalde paa sine Folk. Omsider blev den bjerget og kalder nu paa de levende, naar den om Helligdagene lyder oppe i Skallerup Kirkes Kirketaarn, hvor den fandt sin Plads.

Den Begivenhed som, man kan sige, nærmest gjorde, at Redningsvæsenet oprettedes, var Forliset af det engelske Barkskib »Vertumnus«, hvilket i den første Beretning om Redningsvæsenet beskrives saaledes:

»Skibet var, ført af Kaptajn Thomas Thompson, bestemt fra London til Petersborg med en Ladning Stykgods. Forliset fandt Sted Natten mellem den 12. og 13. April 1847 paa Harboøre Strand, 2 Mil sønden for Aggerkanal, under en Storm af N.V. med svær Søl. Denne Stranding synes, ligesom de fleste, der forefalder paa denne Kyst, at Skibet var forsat af Strømmen stærkt Syd efter, saaledes at man om Bord troede sig langt nordligere, end man var og derhos ikke brugte Loddet, da man nærmede sig Land. Skibet grundstødte paa den yderste Revle, men blev kastet ind over denne og stod fast paa den midterste Revle, omtrent 300 Alen fra Land, hvor Søen brød hen over det med voldsom Kraft og snart bortskyllede Skibets Baade og alt, hvad der var paa Dækket, saaledes at Mandskabet maatte søge at holde sig fast ved Rigningen af Skibet. Alle Forsøg paa at faa et Tov i Land, ved dertil at fastgøre forskellige letflydende Ting og kaste dem over Bord fra Skibet, viste sig frugtesløse, idet de ved denne Lejlighed, ligesom altid her paa Kysten, strandede paa den rivende Strøm, som med Paalandsstorm løber langs Landet, tager enhver letflydende Genstand med sig og fører den i Skøns-Retning fra Landet ud mellem Revlerne, hvor Refluksen (Suget fra Land) ikke længere kan paavirke den. Efter at Strandingen, der som berørt skete om Natten henad Morgen, var bleven bemærket fra Land, var Kystbeboerne allerede fra tidlig Daggry komne til Stede paa Stranden og forefandt Vraget i den Tilstand, som ovenfor er antydnet. Man gik da ud med en Fiskerbaad, for at gøre Forsøg paa at faa en smækker Line om Bord, og da Sandflugtskommissær, Kammerraad *Claudi*, som beboede en Gaard ikke langt fra Strandingsstedet, Kl. 7 kom til Stranden, maatte Baaden i synkefærdig Tilstand allerede igen søge til Land uden at have naaet sin Hensigt. Kammerraad *Claudi* satte sig nu i Spidsen for alle de Forsøg, som i Løbet af Dagen blev foretagne for at tilføre de ulykkelige Hjælp; han

var bestandig selv med i Baaden. Fire saadanne frugtesløse Forsøg havde kun det Udfald, at man paany maatte søge Land med den ramponerede halvt sunkne Baad, for ikke selv at friste Døden i Bølgerne. Ved det sidste Forsøg var det imidlertid lykkedes ved Hjælp af et lille Dræg at kaste en smækker Line om Bord i Rejsningen af Vraget. Ved denne Lines Hjælp fik Mandskabet nu den ene Ende af en sværere Trosse halet ud til sig og gjorde denne fast omkring Mesanmasten. Der var saaledes Udsigt til, at de kækkes Anstrengelser for at frelse deres ulykkelige Medmennesker, vilde krones med Held; men da Trossen, hvis anden Ende man havde fat paa i Land, skulde hales stiv, sprang den. Endnu et Forsøg blev skyndsomt iværksat, men det mislykkedes atter, og da imidlertid Solen var gaaet ned, maatte Bjergerne for den Dag opgive deres Anstrengelser. I Løbet af den derpaa følgende Nat fortsatte Søen sit Ødelæggelsesværk imod Vraget. Masterne faldt den ene efter den anden, og de ulykkelige, som havde klynget sig fast til Rejsningen, blev Ofre for Bølgerne. Da det gryede ad Dag, saa man Vraget skilt ad i to Dele, og paa den ene af disse opdagede man 9 Mand, der endnu holdt sig fast. Under *Claudis* Anførelse gentoges nu Redningsforsøgene, men først efter at Baaden næsten var fyldt saaledes, at den hver Gang maatte landsættes for at øses læns, lykkedes det at kaste et Dræg fast i den faldne Fokkemast. Kun 4 af de overlevende havde endnu saa mange Kræfter tilbage, at de med den største Møje kunde krybe henimod Baaden, og paa den Maade lykkedes det at bringe disse 4 i Land. De 4 eller 5 Mennesker, som endnu var til Syne paa Vraget, var i saa udmattet en Tilstand, at de ikke kunde røre sig eller foretage noget til deres Frelse, og da det paa Grund af det oprørte Hav var umuligt at komme hen til dem, maatte man fra Land være Øjensvidne til, hvorledes de ulykkelige, den ene efter den anden, gav Slip paa den Vragstump, hvorved de holdt sig, og forsvandt i Bølgerne. Ved dette ulykkelige Forlis blev altsaa kun 4 Mand af de 13, som havde udgjort Besætningen paa »Vertumnus«, reddede; de øvrige 9 maatte dø i Bølgerne med Hjælpen saa nær for Øje.

Denne Stranding maatte for enhver, der kendte noget til, hvad der kan udrettes med et Raketapparat, være et slaende Bevis for, at det navnlig maatte være disse Apparater, der burde anvendes paa Jyllands Vestkyst, hvor Skibene som oftest strander ganske nær inde ved Kysten.





**ROTAN**  
 RÖTERENDE 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.

AMALIEGADE 33 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) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

„**FALCO**“  
 HØJTTALEREN.  
 Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50  
**RADIAC** A/S  
 Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

**Kassér ikke gammelt Tøvværk**  
 Højeste Dagspris betales for brugt *Manilla-*  
 og *Hampetov*, tjæret og utjæret.  
**JULIUS MARSING**  
 KØBENHAVN  
 Tlf. Central 12516 Gammel Torv 16

Aarets største Fiskefangst indbragt til Esbjerg.

Den sidste Tids gode Vejr har sat Fart i Nordsøfiskeriet. Saaledes er i Esbjerg Havn i de sidste Par Dage indkommet 63 Kuttere med i alt 86,000 Kilo Kuller, Aarets største Fangst, og 49,000 Kilo isede Rødspætter. 60 Fartøjer er indkommet med i alt 55,000 Kilo levende Rødspætter. Kuller sælges for 15, 33 og 46 Øre pr. Kilo, levende Rødspætter for 40—70 Øre pr. Kilo.

**BESØG VORE ANNONCØRER**

**THORNYCROFT**  
 SCANDINAVIA A/S  
 Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
 Gratis Overslag.  
**THORNYCROFT MOTORER & PROPPELLER ER KENDTE OG SKATTET OVER HELE VERDEN**  
 Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af smaa Motorer, som kan faas.  
 Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

**ABDULLA**

Englands populæreste Cigaret.

Laase-Industrien.

Industrien har med Hensyn til Laasefabrikation som med Hensyn til saa meget andet, afløst Haandværket, hvis Produkter ogsaa i denne Branche dog ofte var af høj Standard og forenede Soliditet med en vis kunstnerisk Værdi. Men Kleinsmedens Laas, — selv om det var en Mestersmed, der præsenterede 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 Laasetype, 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 »Oval« 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 Handelsselskaber har benyttet 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 Fabriken »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 »Oval« 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 værdt at støtte den danske Laaseindustri, men ogsaa at tage Hensyn til Besparelse af Penge og Tid, ved at entre med denne hjemlige Fabrikation.

Os. H.

**JOHEST-LYDDÆMPER**  
 Lydløs Udblæsning - 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.

Dampere og Motorskibes Alder og Størrelse.

En betydelig Stigning har i de senere Aar fundet Sted i Antal af søgaaende Dampere og Motorskibe paa 4000 Tons hver og derover. I 1914 fandtes der 3608 saadanne Skibe imod nu 5930, hvoraf 376 er paa 10,000 Tons og over, og heraf findes igen 46 Skibe paa 20,000 Tons og opefter. Af de 376 Skibe findes der 219 under britisk Flag. Mere end Halvdelen af det samlede Antal af Dampere og Motorskibe er mindre end 1000 Tons hver.

Der findes nu 2982 Skibe mindre end fem Aar gamle, og hvis Tonnage repræsenterer 14 pCt. af den totale

**HOTEL DANIA** (forhen Svea). — Telefon C. 9622. — Nyhavn 59—61.  
 Ny-restaureret, hyggeligt Familiehôtel anbefales d'Hrr. Navigatorer.  
**CAFÉ & RESTAURANT** Oscar Nilsson.

Tonnage. Der eksisterer 7435 Skibe mere end 25 Aar gamle, men deres Tonnage er kun 15 pCt. af det hele. Af Skibe byggede i 1902 eller før er over 62½ pCt. mindre end 1000 Tons hver, og Gennemsnitsstørrelsen af de andre er 2861 Tons, medens af Skibe byggede i de sidste fem Aar er kun 37,2 pCt. mindre end 1000 Tons hver, og de andres Gennemsnit er 4518 Tons.

Af 389 Skibe paa 8000 Tons og derover er de 212 byggede i Løbet af de sidste fem Aar.

Af Storbritanniens Tonnage er 20½ pCt. mindre end fem Aar gammel. Samme Forhold er for Tyskland 25,2 pCt. og for Norge 21,48 pCt.

**Danske ildfaste Sten,  
 Klinker, Gulvfliser.**

A/S. Hasle Klinker- og Chamothestensfabrik,  
 Amaliegade 9, København K.

**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 Telefon:  
 Kastrup 181 KASTRUP 181

Ca. 300 større Motorskibe under Bygning. — Der er stadig Brug for Tank-Tonnage.

I Bladet »Motorship« gives en Oversigt over Motorskibe paa over 1000 Dødvægt-Tons, som for Øjeblikket er under Bygning eller bestilt. I Juli 1926 var Antallet 199 Skib, og Brutto-Tonnagen var henvend 1,1 Mill. Tons. Nu er disse Tal steget til 297 Skibe og ca. 1,86 Mill. Br. Tons.

Af disse er 123 Skibe paa 860,000 Dødvægt Tons Fragtskibe, 111 paa 1,1 Mill. Tons er Tankskibe og 63 paa 560,000 Tons er Passager- og Fragtskibe. Af de 297 Skibe skal 37 forsynes med enkeltvirkende Motorer, 148 faar Maskiner af Firetakts-Typen og 112 af Totakts-Typen. Med firetakts dobbeltvirkende Motorer skal 16

Skibe udrustet og med totakts dobbeltvirkende Motorer skal 21 Skibe forsynes.

Paa britiske Værfter bygges ca. 100 Skibe, og de præsenterede Rederier er 105.

Tanktonnagen synes vel stor, men der er ingen Risiko for, at den ikke skal finde Beskæftigelse. Man kan regne med, at Olieforbruget i Verden aarlig forøges med 10 pCt. En aarlig Forøgelse af 840,000 Skibstons anses for normal, naar Hensyn tages til Skibenes Levealder.

**TOLDBOD VINHUS**

Amaliegade (Hj. af Toldbodvej). — Telefon 1948  
 1ste Klasses Spise- og Drikkevarer.  
 Billige Priser.

**Biscuitfabriken „NORDEN“** KØBENHAVN F.  
 Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER  
 Landets ældste Biscuitfabrik



# JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## Kedelrensning

Rustbankning  
Ældst, bedst og billigst!  
Det danske mekaniske Dampkedelrenningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



Drama om Bord i et Spritfartøj. — Matrosen myrdede Kaptajnen og stjal 170,000 finske Mark.

Om Bord i Spritsmugleren »Ingeborg«, der hører hjemme i Swinemünde, er for et Par Dage siden udspillet et Drama, mens Skibet laa uden for Nystad.

En Mand af Besætningen, Matros Salminen, har nemlig myrdet Føreren, Kaptajn Schultz, og derefter stjålet Fartøjets Pengekasse, indeholdende 170,000 finske Mark, og er derefter flygtet. Han blev paagrebet, da han pr. Motorbaad ankom til Bjørneborg.

»Ingeborg« havde oprindeligt ca. 125,000 Liter Sprit inde, men da Kaptajnen blev fundet myrdet, var der kun 180 Liter tilbage. Resten er røvet af Folk fra Land.

Nyt svensk Skib.

Det første af tre Motorskibe, som er bestilt af Svenska Amerika Mexiko Linien ved Eriksberg, løb af Stabelen den 14. Juli og fik avnet »Odinsholm«.

Skibet har 5 Lastluger, 10 elektriske 3-Tons Wincher og er bygget til højeste Klasse i Engelske Lloyd maaende 334' x 46'9" x 23' og paa 5000 Dødvægt Tons. Maskineriet skal bestaa af en B. & W. Motor.

Paa den ledige Bedding lagdes straks Kølen til et 9000 Tons Tankmotorskip til Rederiet Reut i Gøteborg; paa en Bedding ved Siden af arbejdes der paa et Søsterskib, bestilt til Bergen.



## FEUERHAND

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og  
Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

F. Bloch's Efff.  
Stampesgade 5, København V.  
Telefon 13.562

Eriksberg har desuden Bestilling paa et Tankmotorskip paa 13,000 Tons til et Rederi i Stavanger.

I Maj Maaned forliste 68 Skibe, derunder et dansk Motorfartøj.

»Bureau Veritas« har i disse Dage offentliggjort Listen over de Skibe, som forliste i Maj Maaned i Aar. Det samlede Antal bliver 68, fordelt saaledes:

Dampere: 16 britiske, 6 amerikanske, 3 græske, 3 italienske, 3 japanske, 2 spanske, 1 columbisk, 1 russisk, 1 tyrkisk, 1 svensk, 1 islandsk, 1 ægyptisk, 1 norsk og 1 fransk.

Motorskibe og Sejlskibe med Motor: 5 britiske, 2 amerikanske, 2 svenske, 1 dansk, 1 norsk og 1 ecuadoriansk.

Sejlskibe: 8 britiske, 2 franske, 2 italienske, 2 amerikanske og 1 norsk.

Totalsummen giver for Dampernes Vedkommende 41 Skibe, for Motorskibenes Vedkommende 12 og for Sejlskibene 15 Fartøjer, der altsaa alle er udsluttede i Skibsregistret.



## KAKERLAKKER

OG

## VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

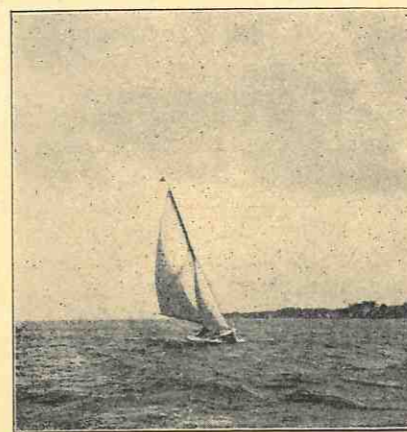
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 &amp; 8894

VESTERBROGADE 139

# PAA TOGT MED „VISKA“



»Viska«.

Vi gengiver efter »Sejlsport« nedenstaaende et Uddrag af den Beretning, Sejlsportsmanden Hr. Bogtrykker Oscar Jørgensen har givet af sit Togt i Østersøen — ene Mand i Baaden. Vi synes, den friske Tone og den vovelige Selvtillid parret med gennemført Sømandsskab og Nøjsomhed fortjener at kendes i videre Kredse ogsaa mellem — Ulkene! Det er en Tur, som viser dansk Sejlsportsaand og sikkert vil blive værdsat.

Jeg overvejede, hvad jeg skulde gøre. Jeg havde Hanø ca. 1 Kvartmil i NV. og kunde jo i alle Tilfælde naa i Læ her, saafremt jeg ikke vilde fortsætte. Jeg holdt dog paa, at endnu kunde jeg ikke lægge Hanø op, saa der var god Tid til at tage Bestemmelse.

Bygen kom nærmere, men kun langsomt, men det regnede stærkere, og jeg fik Olietøjet frem og Presningen paa Cockpit. Mine Følgesvende havde sat Kursen under Land paa nær tre, der havde samme Kurs som jeg. Efter Bygens Retning at dømme kom Vinden noget mere nordlig med den, og jeg besluttede derfor at holde paa enten det saa blev det ene eller det andet, og i tiltagende Vind øgede jeg Afstanden paa Karlskrona Skærgaard. Jeg kunde ikke faa en herligere Sejlsad, lige til fulde Sejl og saa i den dejlige høje Dønning, der ganske vist ikke havde samme Retning som Vinden, men saa længe der ikke stod mere Sø med den nye Vind, end Tilfældet var, gik det kun dejligt.

De to Flyvere, der før stod mod Vest, kom nu med fuld Fart for hjemgaaende udenom den opkommende Byge. Atter kom den gule Misundelse frem. Tænk, at kunne rende fra et saadant Uhyre af en Byge i Stedet for at holde lige ind i den.

Jeg fik imidlertid andet at tænke paa — nemlig at rebe Sejlene omgaaende. Vinden kom i haarde Stød, saa det fløjtede i Rikken, og jeg skævede efter Følgesvendene, der var skrumpet ind til een. Jeg tog den Beslutning, at jeg ogsaa vilde vende under Land og følge ham — han havde jo nok et Barometer ombord, tænkte jeg, og saa masede jeg paa.

Solen forsvandt lige nu under Horisonten, og inden

det blev mørkt, vilde jeg spise. Jeg halede mit Knækbrød frem og gumlede løs, mens Fregatten laa underdrejet og stak Snuden i den nye Sø. Jeg overvejede, om jeg skulde spise min færdiglavede Havregrød, eller jeg skulde vente til Natten — hvis den blev for lang, og da der var taget af Bordet, og alt under Dækket var stuvet til Side, begyndte Fregatten at tygge sig gennem Hanøbugt.

Jeg havde nu 6 Gange paa Bommen, og jeg maatte have endnu et Par Stykker, før det var nok. — Solen gik ildrød ned, og nogle Skyer saa sorte som Beg drev med stærk Fart over Himlen og forsvandt i Horisonten.

Min Følgesvend holdt stadig paa. Han havde sat Lanterner og var ved at rebe sit Skonnertsejl; han førte kun Klyver og en rebet Stagfok. Han gjorde med andre Ord klar til en lystig Dans, og jeg kom til at følge efter. Jeg skævede ind mod Hanø, der med sit Fyr vinkede saa indbydende — men jeg modstod og holdt paa.

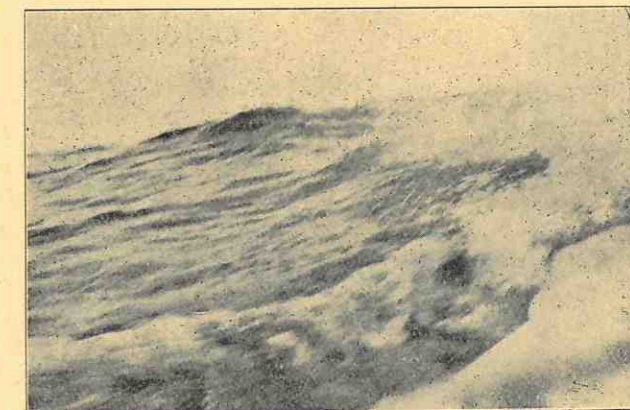
Min Ven, Torsken, havde for længe siden forladt sit Opholdssted, Pøsen, og laa nu igen i sit rette Element og kørte fra For til Agter i Bundvandet, men uden Hovedet. Jeg fangede den igen og fik den i Pøsen, som blev surret, og dér blev den.

Jeg havde igen for meget Sejl, og jeg rullede atter nogle Gange rundt paa Bommen og lagde to Reb i Fokken.

Det blæste nu meget friskt, og Hanø var ved at forsvinde under Horisonten. Det gik med andre Ord stærkt; jeg øgede ogsaa Afstanden paa min Følgesvend, der øjensynlig havde for lidt Sejl paa til den nuværende Vind.

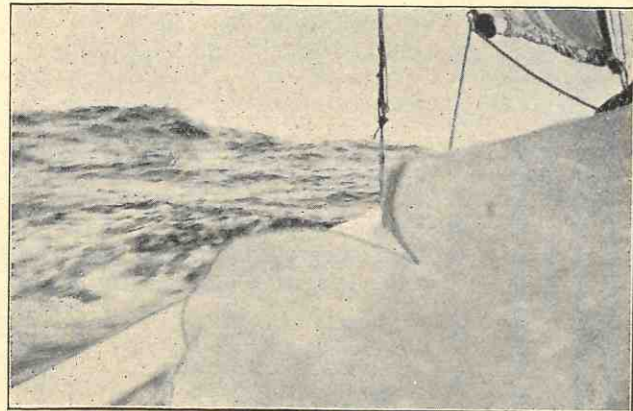
Jeg vil ikke paastaa, at jeg var særlig henrykt for den forestaaende Sejlsad, og var det ikke, fordi jeg skulde hjem, havde jeg for længe siden vendt Fregatten og gaet i Læ af Hanø, men nu skulde det være, og jeg holdt paa at komme noget nærmere København.

Klokken har vel været ca. 12, da det blæste mere op, og jeg maatte bjerge Fokken og samtidig rebe det sidste, der var til at rebe paa Storsejlet, og jeg havde trods det lille Sejl god Styring paa Baaden og ret god Fart, tiltrods for, at jeg stadig veg for de kraftigste Søer.



Op ad Bølgedalen.





En »Brækker«.

Det var ikke nogen helt almindelig Sø, der løb her. Den nye Sø var allerede ret høj, og saa løb den paa Kant med den gamle fra Dagen i Forvejen, og der var desuden et gruligt Skvalp fra alle Kanter, saa jeg havde nok at parere af for.

Jeg ventede snart at se Simrishamn Fyr, men endnu havde det ikke vist sig, selv om jeg kravlede lidt op i Masten, saa langt jeg fandt forsvarligt. Fregatten trimlede og gjorde stærke Forsøg paa at faa mig i Ballen.

Jeg saa kun af og til min Følgesvends Lanterne, naar han paa Toppen af en Sø krængede over, og jeg troede, at han var vendt om. Jeg selv havde stor Lyst til at vende om, men nu var jeg omtrent Halvvejen, og jeg holdt derfor videre i den stærkt tiltagende Sø og Storm.

Naar jeg ikke havde hørt en Brækker, fik jeg altid en Del Vand indenbords, og jeg maatte derfor en Gang imellem lægge den bi og lænse. Naar jeg var læns, grundede jeg lidt paa, hvad jeg skulde gøre: vende om eller holde paa eller lægge den til Vinden og se Tiden an? Jeg havde jo Olie, saa jeg kunde jo nok faa en forholdsvis rolig Nat, men Havnen var jo bedre, og

der kunde jo ikke være saa langt. Jeg maalte paa Kortet saa godt, det lod sig gøre, og kom til det Resultat, at jeg var godt Halvvejen. Jeg kunde dog ikke se Fyr et eneste Sted, og jeg var derfor bange for, at jeg var for langt til Søs. Jeg var nu ikke drevet af, men der er ikke her ret stor Deviation, og maaske passede Kursen ikke. Jeg kiggede mod NO. med Kurs mod Sandhammeren. Altsaa var min Kurs rigtig — kun ikke min Beregning af Distancen, men under disse Forhold var det tilgiveligt.

Jeg havde nu for meget Sejl paa Baaden; jeg laa flere Gange paa Pressenningen, og der kom for meget Vand ind, men jeg kunde ikke rebe mere paa Storsejlet, og min Tanke var da naturligt at lave et Drivanker og saa vente paa, at Vejret skulde blive bedre. Jeg havde kun én Bekymring over at »lægge mig i Olie« og drive, og det var, at det maaske blev en tredags Storm, inden det var blæst af. Jeg kom derfor til at tænke paa den klosrebede Fok, den vilde jeg forsøge at sætte som Storsejl og saa naa Land.

Det var et gruelt Arbejde. Fregatten slingrede Kockpitkarmen i til begge Sider, og naar den ikke laa tværs i Søen, brækkede det over hele Baaden.

I Løbet af ca. 1 Time havde jeg gjort Forandringen, og det viste sig at være udmærket, selv om det endnu var for meget for den, var det dog nogenlunde taaleligt. Der var en meget høj Sø, og paa Grund af Mørket kunde jeg ikke se, om den Sø, der kom, var af farlig Karakter. Jeg kunde kun af og til høre den brøle afsted og saa med et Drøn mase sig over Fregatten og mig.

Vinden hylede og skreg i Rigningen, og Søerne fraadede rundt omkring mig, og jeg tænkte igen paa min Beholdning af Olie og byggede paa et Drivanker i Fantasi; men jeg opgav kun nødtigt at naa til Land, og jeg maatte jo ogsaa snart komme i Læ af Odden ved Sandhammeren.

Det blæste nu ca. 15 m Sek., og Fregatten havde nok at gøre med den klosrebede Fok, men klarede sig pænt i den mægtige Sø. Flere Gange blev vi fuldstændig

overskyllede, og jeg maatte omgaaende lænse. Maanen var kommen frem, men kunde ikke rigtig skinne igennem.

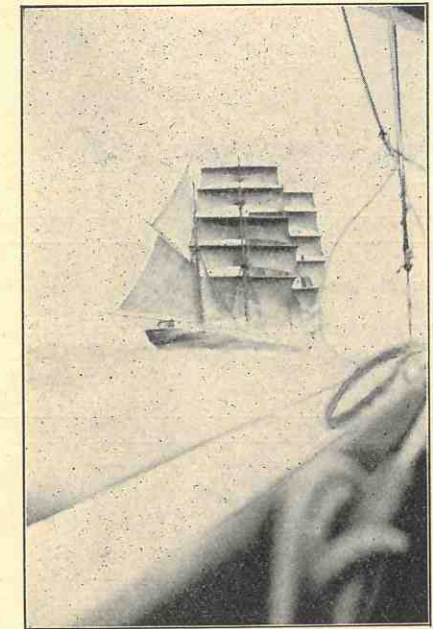
Jeg passerede en stor Damper med Træ; den trimlede svært, men havde det sikkert bedre end jeg. Før jeg kom den for nær, slukkede jeg mine Lanterne, for at den ikke skulde faa Øje paa mig og tro, at jeg var i Havsnød og maaske trængte til Hjælp. Den passerede mig ca. 200 m i Læ og fortsatte uden at have opdaget mig. Da jeg havde sejlet en halv Time efter at have passeret Damperen, blev Søen pludselig uhyre høj. Jeg tænkte mig, at det var et Strømbælte eller et ret dybt Sted, jeg passerede, men da jeg noget efter fik Øje paa et Fyr ret forude, var jeg klar over, hvor jeg kunde være. Jeg troede først, at det var Simrishamn, men en Damper af den Størrelse, jeg havde mødt, skulde ikke i den Havn dér, med mindre den søgte Læ.

Mit Søkort var som en Klud og kunde ikke hjælpe mig, og jeg maatte da se at klare mig foruden. Jeg holdt stadig mod Fyret, men da det ikke var synderligt nær mere, blev jeg klar over, at det maatte være noget andet end Simrishamn. Jeg grundede længe og lænsede i Mellemtiden. Hvorefter jeg gik paa Fordækket for at komme op i Masten og se, om der var noget andet Fyr.

Det var ikke med Glæde, at jeg lod Fregatten selv passe Roret, naar jeg gik paa Udkig, men den klarede det pænt. Jeg kunde nu ikke blive mere vaad, end jeg var, og jeg var ogsaa blevet klar over, at der skulde noget til for at kaste Fregatten rundt med Bunden i Vejret. Den havde taget nogle slemme Ture, og jeg havde et Par Gange opgivet at se den paa ret Køl igen. Men den kom igen, selv om det tog Tid. Jeg saa intet fra mit urolige Udkigssted og gik derfor tilbage og satte atter Kursen paa det Fyr, jeg havde forude.

Det blæste nu værre end nogensinde før paa hele Turen, og Søen var mere end mægtig. Naar jeg hørte en Sø bryde, løb jeg til Vinden og ventede paa denne Maade at komme igennem nogenlunde »ørt«. Det gik ogsaa fint, undtagen naar jeg var for sent paa det. Se kunde jeg ikke, og det var nærmest kun paa Følelsen, jeg kunde holde kar af de værste Brækkere. Søen løb her fuldstændig sammen i Vinkel, og naar jeg ramte et saadant »Hjørne«, gik det fuldstændig over »Viska« og Kaptajnen. Et Par Gange blev Fokken fuld af Vand, og jeg mærkede, hvorledes »Viska« for Vægten af Vandet segnede om, mens Vandet strømmede ind i »Salonerne«.

Det eneste, jeg var klar over i disse Situationer, som blev mere hyppige, var, at jeg havde fat i Rorpinden, men om jeg var i Baaden eller ej, var jeg ikke paa det rene med, før jeg igen kunde faa aabnet Øjnene for Vand og atter kunde trække Vejret. Nogle Gange blev »Viska« kastet op i Luften, naar den for hurtigt kom ind i et »Hjørne« og fortsatte ud paa den anden Side, saa Søen ligesom forsvandt under den, plaskede den ned med et saadant Knald og begravede sig, saa jeg ikke



Den gamle »Fugl« overhales.

ventede at se den mere. Jeg havde ikke troet, at den var saa stærk.

Ved et Øjekast tværs opdagede jeg et Fyr, og jeg var ikke længe om at konstatere, at det var Sandhammeren, og jeg holdt paa Bornholm. — Jeg var altsaa for sydlig og for østlig, og jeg var derfor klar over, hvorfor jeg havde faaet den svære Sø.

Jeg besluttede at vende, naar der blev et passende Pusterum, og jeg var ikke sen til at benytte det, naar det kom, og jeg faldt da af mod N. og ventede saa igen at komme i Læ af det sydlige Land.

Jeg fik nu Søen mere tværs, og det blev noget mere behageligt, saa behageligt, at jeg faldt i Søvn, indtil en Brækker skyllede over og vækkede mig. Her skulde endnu passes paa for at naa Land. Jeg kunde nu lige lægge Pynten op ved NO. Simrishamn, der i den gryende Dag var blevet synlig over Horisonten.

Solen stod op og sendte nogle velkomne Straaler ned paa mig. Jeg syntes at se den le af mig. Jeg var sikkert ogsaa ynkelig, og den spurgte mig, om jeg nu havde faaet nok af at sejle rundt paa de aabne Vande med den Størrelse af Baade. Skulde jeg have svaret, havde jeg svaret Nej. Havde jeg ikke haft Hastværk, kunde jeg have haft det lige saa godt paa Søen som i Havn ved Hjælp af Drivanker og Olie.

Jeg kom snart i smult Vand og fik Storsejlet sat, og ved Sekstiden rundede jeg Molen i Skillinge, hvor jeg traf en gammel Bekendt fra Trelleborg, der var meget interesseret i, hvor jeg kom fra. Og med en Hovedrysten indrømmede han, at han ikke, hvis han havde sat 200 Kr. ind paa »Viska«, kunde have sejlet til Ystad hin stormfulde Dag fra Trelleborg, hvade haft den rin-

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER A/S

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

# KUL & KOKS



# TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** <sup>1/3</sup>  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler



# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42  
København K.  
Telf. 4058  
Telegramadresse: BALTASSU



geste Chance for at vinde. Han mente forresten, at det havde blæst omkring 20 m Sek. om Natten.

Jeg var ikke sen til at faa Teltet sat, faa det vaade Tøj af og faa fyret i Kakkelovnen (Primus). Jeg var uhyre sulten. Jeg havde ikke faaet noget siden Midnat, og det var en Tallerken kold Havregrød.

Jeg fik sat Vand paa til Kaffe og alle Grejerne frem, ogsaa Tæpperne, der til min store Forbavselse var saa godt som tørre. Jeg strakte mig paa dem og gen-

nemgik i Tankerne Nattens Hændelser, og jeg faldt i en tung Søvn og vaagnede ikke, før Tolderen kom ombord. Han stønnede over den Varme, der var i Salonen. Jeg følte mig saa godt tilpas som aldrig før, men jeg havde nu ogsaa sovet ca. 7-8 Timer.

Jeg fik i en Fart noget Vand paa Kedlen, der havde kogt al den Tid og næsten var tom, og jeg spiste et solidt Maaltid, hvorefter jeg igen lettede, og ved Midnat

(Fortsættes Side 30).

# D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHÅVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



Motorskibet »DRONNING ALEXANDRINE«.

## D. F. D. S.s NYE ISLANDSBAAD, MOTORSKIBET DRONNING ALEXANDRINE

**D**ieselmotorskibet »Dronning Alexandrine« er bygget af Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og er udrustet med Dieselmotorer, leverede af Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri.

Skibets Hoveddimensioner er følgende: Største Længde 263' 0"; Længde mellem Perpendikulærerne 250' 0"; Største Bredde 38' 10"; Dybde til Awingdæk 26' 2"; Dybgaende lastet 18' 1 1/4"; Deplacement 3232 Tons; Brutto Tonnage 1854 Tons; Netto Tonnage 1090 Tons; Dødvægt Tonnage 1654 ons; Kubikindhold af Lastrum 74000 cb. feet; Fart paa Prøvetur ca. 14 Knob.

Skibet er bygget til at befordre Passagerer og Last mellem Danmark og Island.

Det egentlige Skibsskrog har 3 Dæk, nemlig Awingdæk, Hoveddæk og Mellemdæk.

Paa Awingdækket findes forskellige Opbygninger, forude en Bak og midtskibs og agter Dækshuse. Over den midtskibs Del af Awingdækket er Promenadedækket. Skibet deles ved 6 vandtætte Skodder i 7 vandtætte Afdelinger og er endvidere forsynet med dobbelt Bund igennem hele sin Længde. Rummene mellem Bundene er vandtæt inddelt i flere mindre Rum, der dels er indrettet til Vandballast og dels benyttes til Opbevaring af Smøre- og Brændselsolie. Desuden er der indbygget en Højtank paa Forkant af Maskinrummet til Brændselsolie.

Indretningen for 1ste Kahyts Passagerer findes midtskibs. De fleste Passagerkamre er indrettet til to Per-

soner, og alle Kamre er udstyret med gode, brede Metallkøjer, der er forsynet med »Vi-Spring« Madrasser, og desuden findes der i hvert Kammer Porcelænsservanter med direkte Tilgang af varmt og koldt Vand, Klædeskabe, Spejle, Hylde til Toiletsager, Tæpper, Gardiner, Køjenet m. m. samt Læselamper til alle Køjerne. Ialt er der i Kamrene Plads til 95 1ste Kahyts Passagerer.

Til Brug for Deres Majestæter Kongen og Dronningen under eventuelle Besøg paa Island er 3 af Passagerkamrene indrettet saaledes, at Udstyret let kan fjernes og erstattes med andre Møbler, saa at der under Rejsen findes en Salon, to Sovekahytter og særligt Bad m. m. til Majestæternes Disposition.

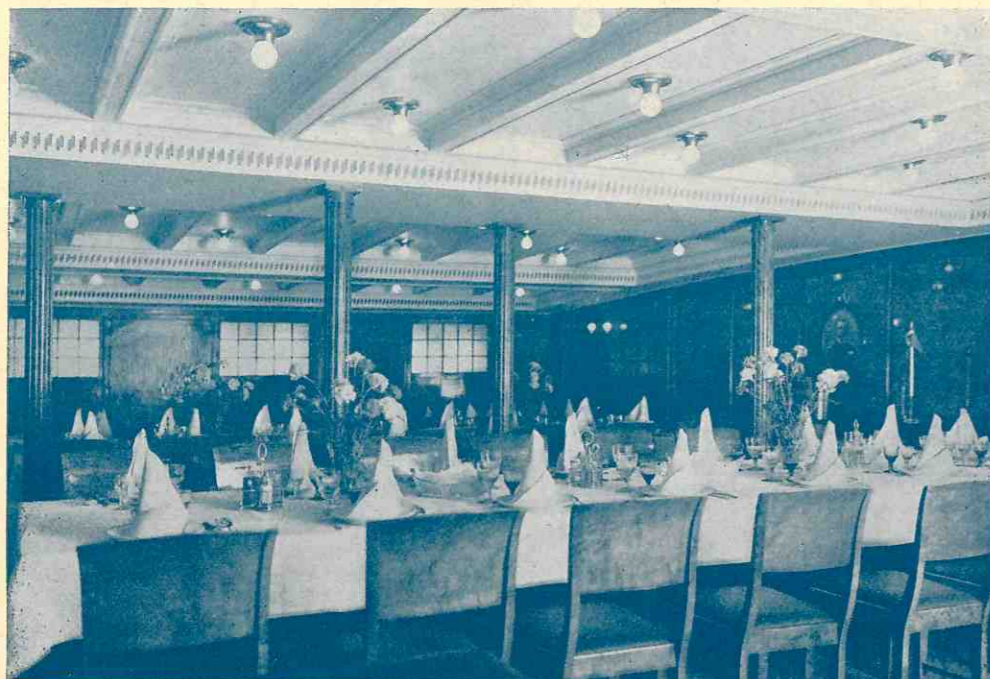
I umiddelbar Nærhed af Passagerkamrene er der vel udstyrede Toiletrum samt Badeværelser, alle forsynet med varmt og koldt Vand.

Opholdssalonerne for 1ste Kahyts Passagerer bestaar af Spisesalon, Rygesalon og Musiksalon.

Spisesalonen findes paa Hoveddækket. Den er bygget ud i Skibets fulde Bredde og har Siddepladser til 64 Passagerer. Paneler, Døre og Møbler er udført i poleret Birketræ. Gulvet er belagt med Ruboleum, og Sofaer og Stolesæder er betrukne med sort Læder.

Rygesalonen, der ligger paa Awingdækket, er for et Skib af denne Størrelse, ualmindelig stor, idet den har Siddepladser i magelige Lænestole og Sofaer for ialt 40 Personer. Paneler, Døre og Møbler er udført i poleret Mahogni, og Gulvet er belagt med Ruboleum.





Spisesalon 1. Klasse.

Musiksalonen findes agten for Rygesalonen. Paneler, Døre og Møbler er udført i poleret Birketræ. Salonen er udstyret med Fortepiano og brede magelige Sofaer og Lænestole betrukne med haandvævet Stof.

Paa Frontskoddet er anbragt et Maleri af Hendes Majestæt Dronningen.

Gulvet er belagt med Ruboleum samt med mindre Tæpper.

Endelig skal det fremhæves, at der ved Indretningen af Passagerapteringen er taget det mest vidtgående Hensyn til de hygiejniske Fordringer. For det første er der, som allerede nævnt, i Kamrene aabne Porcelænsservanter med rindende Vand og desuden er alle Forhæng om Køjer og Køjer i Kamrene fremstillet af lyst Vaskestof, og endvidere har man ved at anvende Gummibeklædning paa Gange og Trapper og Ruboleum i Saloner sørget for, at Renligholdelsen af Skibet kan gennemføres paa den mest omhyggelige Maade.

Udfor Ryge- og Musiksalonen er

Skibssiderne bygget op med Skærme saaledes, at Passagererne kan gaa ud paa Dækket fra Salonerne og dog være i Læ.

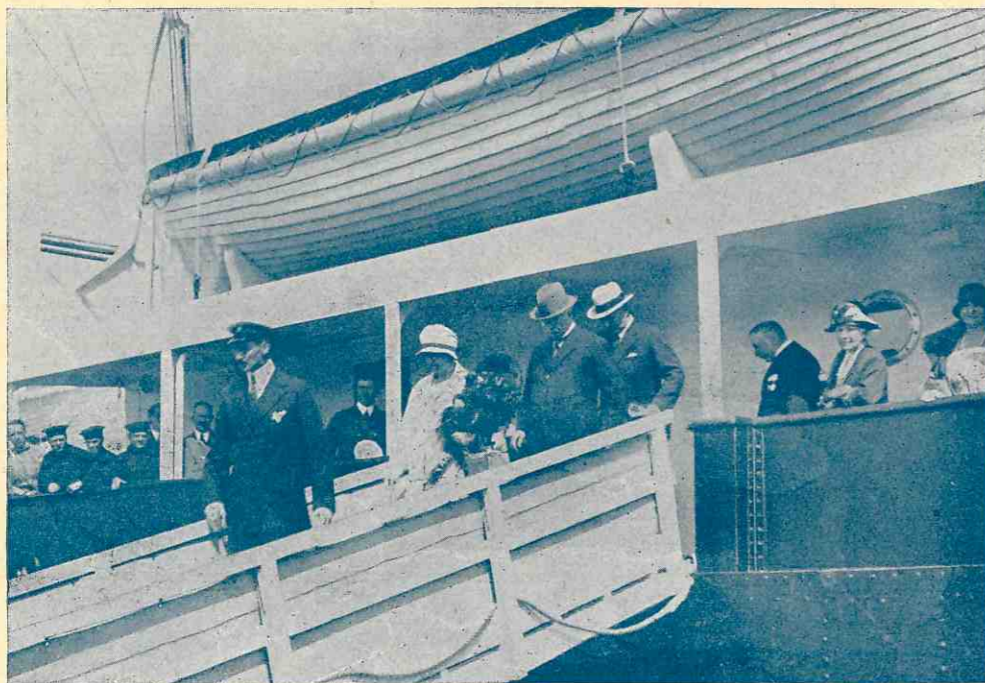
Promenadedækket er helt lukket paa Forkant og langs begge Sider indtil Dækkets halve Længde saaledes, at der her findes et Opholdssted for Passagererne, hvorfra de gennem brede Vinduer kan nyde Udsigten under Sejladsen uden at være genet af Vejret.

Agten for Kaptajnshuset paa Promenadedækket findes en aaben

Veranda forsynet med magelige Bænke, hvorfra Passagererne vil have en fri Udsigt agterefter.

Apteringen for Passagererne paa 2den Klasse findes i Agterskibet. Paa Awningdækket ligger en Spisesalon og ved Nedgangen fra denne findes Kamre for 44 Passagerer med Toiletter og Vaskerum for disse.

Kamrene er hvidlakerede og vel udstyret i enhver Henseende og i Toilettrummene findes Vaskekummer med rindende Vand. — Kaptajnens Kahyt og Radio-



Deres Majestæter Kongen og Dronningen gaar fraborde efter Prøveturen. Bag dem ses Direktør A. O. Andersen.

## ODENSE

**ODENSE SEJLMAGERI**  
Telf. 4371. **W. ABSHAGEN** Telf. 4371.  
**NØRREBRO 82. ODENSE**

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**  
ved **ANDERS JENSEN**  
NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

**K. ALBERTSENS SEJLMAGERI**  
HAVNEGADE 46 ODENSE

## HORSSENS

**HANS OLESENS EFTERFØLGER**  
(Niels Wang)  
**SWORN SHIPBROKER — STEAMSHIP AGENT**  
TELEGRAPHIC ADDRESS: OLESENS — TELEPH. 45. NATIONAL TELEPH. 10  
SCOTT'S CODE USED  
**HORSSENS DENMARK**

**WILH. CHR. BECH**  
(Indehaver AAGE RASMUSSEN)  
**EDSVOREN SKIBS- & VAREMÆGLER**  
DAMPSKIBSAGENT  
Klarering - Befragtning - Expedition - Assurance - Havarilagent.  
Agent for: Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S., København.  
Telf. 24 og 34. **HORSSENS** Telegr.-Adr.: „Natan“

## RANDERS

**CHR. JACOBSEN - - RANDERS**  
DET FORENEDE DAMPSKIBSSELSKABS EKSPEDITION I RANDERS

TELEFON 83 - - TELEGR.-ADR.: NESBOCAJ

## KOLDING

**Kolding Skibsværft, Kolding.** (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 & 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

**NECKELMANN & HANSEN**  
TELGR.-ADR.: SHIPPING TELF. 166-1727  
**KOLDING**

**HENRY FISKER & Co.**

(R. RASMUSSENS EFTF.)  
HAVNEPLADSEN **KOLDING** TELEFON 206  
Største Lager af al Skibsproviant.  
(Saavel fortoldet som ufortoldet.)

**H. DAUGAARD, KOLDING**  
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.  
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

**GEORG C. MØLLERS EFT.**  
JENSEN & LARSEN  
Skibssmede & Maskinværksted.  
Telf. 107. **KOLDING** Telf. 107.

## FREDERIKSHAVN

**NIC. PEDERSEN**  
HARALD CHRISTENSENS EFTERF.  
SKIBSMÆGLER  
**FREDERIKSHAVN**

Telegr.-Adr.: „Harkristensen“ - Statstelefon 14 - Jydsk Telefon 10.

**VIKINGEN ER DEN BEDSTE**  
**VEJVISER I PROVINSHAVNENE**

De nye White Star Linere. — En Dieselmotor paa 100,000 H.K.??

Der meddeles fra Belfast, at det er et ubekræftet Rygte, at Harland and Wolff bygger en Dieselmaskine paa 100,000 HK., hvilket ogsaa er ret usandsynligt. Den største Dieselmaskine, som Værftet endnu har bygget, er paa 10,000 HK., der er installeret i »Alcantara« og »Asturias«.

Det er derimod rigtigt, at den store White Star Liner af »Olympic-Typen skal have Motordrift, men Kølen er ikke lagt, da der ikke er nogen Bedding ledig for

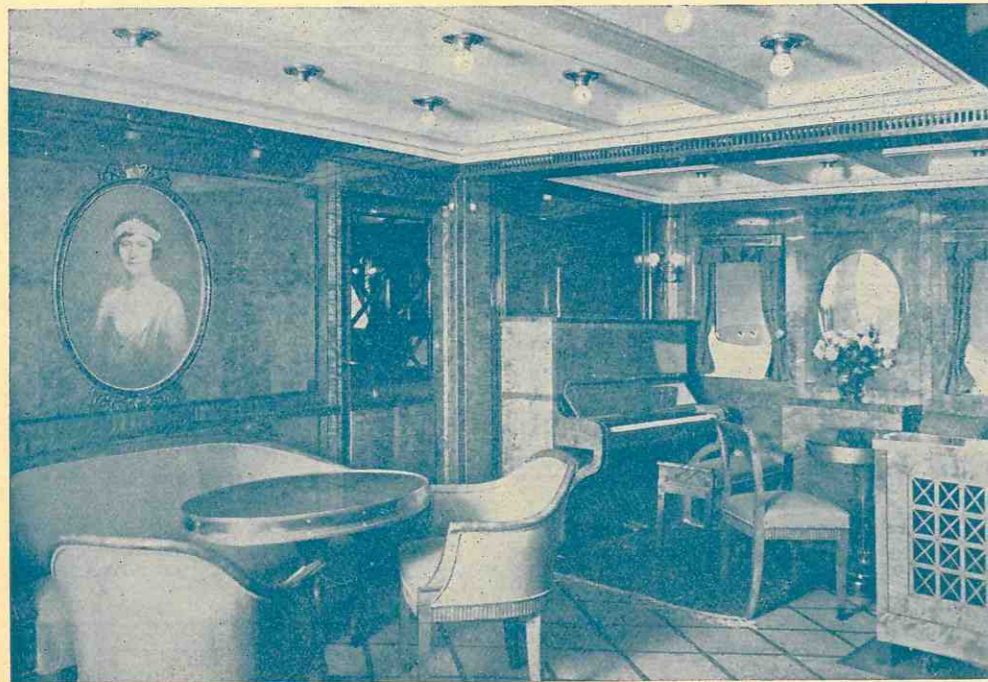
Øjeblikket, og man bygger næppe Maskineriet, før Kølen er lagt.

Muligvis stammer Rygtet fra, at den 26,000 Tons White Star Liner, hvortil Kølen er lagt paa Nordværftet, skal have meget kraftigere Motorer paa henved 30,00 HK.

London reducerer.

Det meddeles, at Londons Havneudgifter fra den 1. August nedsættes med 2,5 Procent.

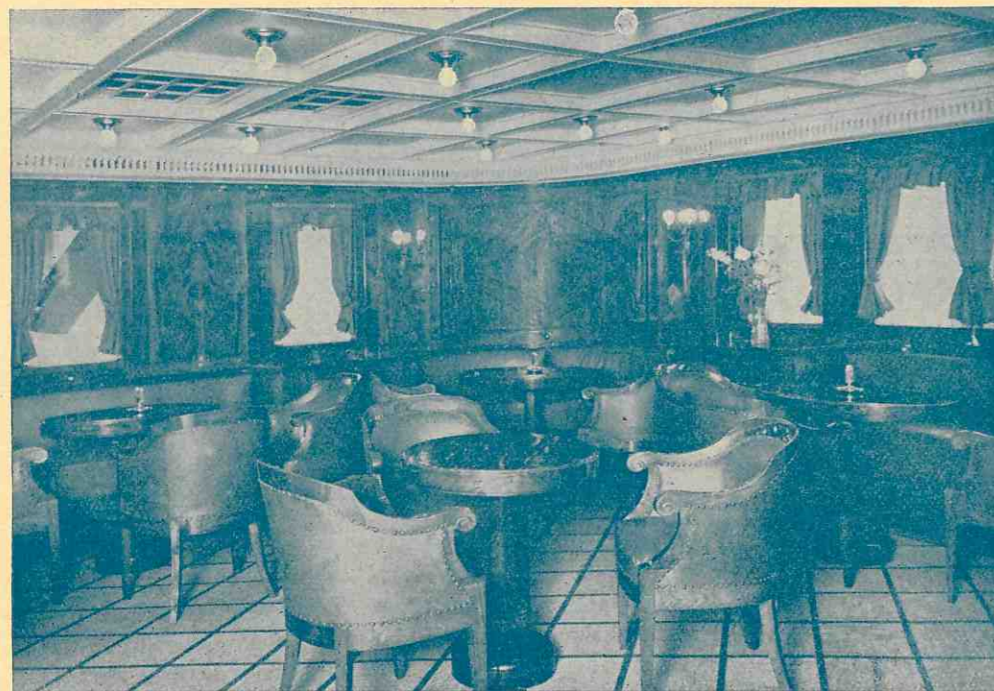




Musiksalon 1. Klasse.

stationen ligger paa Promenadedækket. — Kamre og Messer for Officererne er anbragt paa Awingdækket. Tjener- og Kokkepersonalet har Kamre dels paa Awingdækket og dels agterude paa Hoveddækket, Motor-mændene agter paa Hoveddækket og Matroserne forude i Bakken. For hver Del af Besætningen findes særlige Toiletter og Baderum. Der er lagt særlig Vægt paa at gøre Besætningens Opholdsrum saa hensigtsmæssige som muligt. — Kabysen er indrettet i den agterste Del af Dækshuset og er forsynet med oliefyret Komfur, elektrisk Bager-ovn, Dejgæltmaskine og mange andre hensigtsmæssige Hjælpe-midler til et moderne og rent Kjøkken. Fra Kabysen fører en Trappe direkte ned i Proviantrummet, hvor rigelige Kølerum forefindes.

Opvarmningen af Skibet foregår ved Dampradiatorer. Den friske Luft, der blæses ind i Kamre og Saloner, bliver forvarmet til ca. 12° ved Hjælp af



Rygesalon 1. Klasse.

Damp og Elektricitet, hvorved opnaas, at Lufttilførselen ikke føles som Træk saaledes, at Skibet selv i den kolde Aarstid kan holdes vel ventileret.

Skibet er forsynet med 6 kraftige, elektriske Losse-spil samt elektrisk Ankerspil. Roret bevæges ved Hjælp af en elektrisk-hydraulisk Styremaskine, der kontrolleres fra Broen ved Hjælp af Telemotor.

Maskinanlægget bestaar af enkeltvirkende, langslags 6 Cylinder Diesel-motor af Burmeister & Wain's Fa-

Fabrikat. Cylinderdiametere er 550 mm., Slaglængden 1500 mm., Omdrejningen per Minut 115, tilsvarende Hestekraft 2100 I.H.K.

Der findes 3 Hjælpe-Dieselmotorer med tilhørende elektriske Dynamoer, der hver kan udvikle 66 K.W. ved 110 Volts Spænding. Strømmen fra disse Dynamoer benyttes til Drift af det øvrige Hjælpemaskineri, Belysning, Radiostation og Retningsfinder.

## AARHUS

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## ESBJERG

## ESBJERG SKIBSBYGGERI

ESBJERG

TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

## PAGH &amp; 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

## AALBORG

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2 AALBORG  
Telegr.-Adresse: "UTZON"

## HELSINGØR

## A/S MAJOR WRIGHT &amp; Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING

VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## SVENDBORG

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.



PAA TOGT MED »VISKA«  
(Fortsat fra Side 24).

var jeg rundt Sandhammerens Odde og laa trygt i en lille Fiskerhavn, der ligger et lille Stykke Vesten for Fyret.

Jeg lettede næsten Morgen og var i Ystad for at sende Post og proviantere og krydsede derpaa videre. — Vinden stadig imod, og om Eftermiddagen havde jeg et lille Havari paa Roret, som jeg reparerede i en Havn mellem Ystad og Smygehuk Odde, da jeg om Aftenen passerede her. Beslaget under Vandet var gaaet løs, Skruerne var knækkede, og da de var erstattet med nogle andre, sejlede jeg videre.

Jeg fik forresten Indbydelse her til at deltage i en større Festlighed i Land, men jeg var ikke oplagt og var træt, saa jeg afslod det.

Hvad Havnen hedder, ved jeg ikke; den staar ikke paa Kortet, saa jeg fristes til at tro, at det hele har været en Drøm, men den er fuldstændig uden Betydning for Baade eller Fregatter af »Viska«s Størrelse og Dybgaende. Der er store Læmolere og Bølgebrydere en gros, men, som en af de Indfødte sagde, har den kun én Fejl, rigtignok en ret kedelig Fejl for en Havn: der er nemlig absolut intet Vand i den. Jeg løb fast lige midt i Havneløbet og var sikkert blevet hængende, hvis jeg ikke af en Tolder var blevet lodset ind i en Rende, der var skrabet lidt op i. Der var stort Op-løb over at se en fremmed Baad i Havnen, og da jeg skulde til at spise, var Begejstringen ovenud. Det havde de sikkert aldrig set.

Jeg naaede nu ikke langt til Søs, før det blev stille, og jeg havde et Hyre med at holde klar af alle forbi-passende Dampere og Motorfartøjer, der vist havde hver en Søvnægner ved Roret. En Gang maatte jeg have Aaren ud for ikke at blive sejlet ned — jeg passerede kun 5—6 Meter fra Siden, og da jeg kom Rorsmanden tværs, gav jeg en ordentlig Ed fra mig, der i dette Tilfælde havde til Følge, at han slog bak og løb forud og purrede Mandskabet ud. Af hvad Grund fik jeg ikke at vide; han forsvandt trods al Bakken ind i Mørket, der beholdt ham.

Kl. 3 om Morgenen lod jeg Ankeret gaa paa Odden ved Smygehuk og gik til Køjs under Kockpit-Pressenningen. Det var fuldkomment stille, og Søen var forholdsvist rolig, og der var saaledes ikke Fare ved at gaa til Ankers her paa denne Kyst. Der advares i »Lotsen« om at ankre her og at være klar til at lette; det var jeg ogsaa. Jeg var snorksovsnig, og jeg sov hurtigt ind og vaagnede ikke før Kl. ca. 7 ved at »Viska« tog nogle grulige Spring — Vind var der altsaa kommen, men fra hvad Kant? — den var i alle Tilfælde paalands, og det var derfor bedst at komme væk. Jeg gættede paa, hvad Vinden vel kunde være — naturligvis imod, tænkte jeg, og jeg var saa sikker paa det, at jeg ikke havde Lyst til at tørne ud, og min Glæde over at konstatere, at jeg havde faaet Medvind, var derfor ubeskrivelig, og i en Fart kom jeg under Sejl og satte Kursen paa Falsterbo Rev.

Jeg gumlede Knækbrød og drak Kaffe, mens »Viska« dampede af mod Revet. Bisen friskede mere og mere, men jeg var glad; jeg kunde nu naa København i Dagens Løb og inden, det blev mørkt.

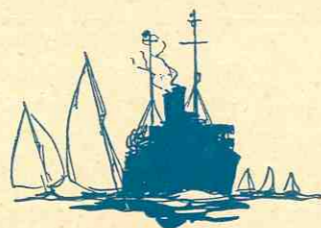
Efter nogle Timers Sejlads rundede jeg Revet helt inde ved Fyret og satte Kurs mod Drogdens Fyrskib; jeg var ængstelig for, at Vinden skulde falde NO., og jeg tænkte derfor paa at gaa øst om Saltholm, men Vinden friskede saa meget op, at jeg i Løbet af 3—4 Timer vilde være i København, saa jeg opgav den Tanke.

Det blæste nu mere end til fulde Sejl, men det var saa længe siden, der havde været Gang i Kassen, saa jeg satte Ballon Fok (den lille) og rebede ikke det mindste, og før fuldt Pres stod jeg Nord i til stor Glæde for Fregatten og Admiralen.

Jeg havde hele Turen sukket efter at komme til at faa et Billede af en saadan Rad. Men Heldet var nu pludselig begyndt at følge mig; ud af Disen kom en stor tremastet Jernbark med Kurs mod Drogden, og vore Kurser vilde skæres, blot det nu vilde lade være med at regne, til jeg havde faaet et Billede af ham.

Lidt før, jeg naaede Drogdens Fyrskib, var vi paa Siden af hinanden, og jeg tømte hele mit Apparat til Ære for ham.

Det var ikke let, da det blæste ca. 6—8 m Sek., naar jeg samtidig skulde passe paa ikke at gibbe, og der var ret krap Sø, og »Viska« løb vel sine 7 Knob, men det lykkedes.



Verdensflaaden.

Fra 1914 til 1927 er Verdensflaaden forøget med 17,9 Mill. Tons, den største Tilvækst falder paa De Forenede Stater med 9,1 Mill. Tons, Japan 2,3 Mill., Italien 2 Mill., Frankrig 1,4 Mill. og Holland 1,2 Mill. Tons. Den danske Handelsflaade er forøget med 262,000 Tons. Kun Tyskland er gaaet tilbage og har nu en Flaade, der er 1,8 Mill. Tons mindre end i Aaret 1914.

Løsning af Nolti-Opgaven Nr. 16.

Vandret: 1 Borde — 6 Lea — 8 Ene — 10 Et — 11 Dæk — 12 Tro — 13 St. — 15 Øl — 16 Ørn 18 Sflabe.

Lodret: 2 Ol — 3 Ret — 4 Da — 5 Bedst — 7 Stole — 9 Mæt — 10 Frø — 14 Fra — 16 Ø. K. — 17 NB.

Vindere: E. Jensen, Taarbæk Strandvej 72 pr. Klampenborg (1. Præmie).

Petersen, Onsgaardsvej 2 (2. Præmie).

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tigr.-Adr. »PRIVATE« SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB  
KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT



ER DET BEDSTE OLJETØJ  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskerludstilling 1912  
Fabriken „OLSKIND“  
ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

Telf. Holrup 1619  
Værkt. Danisøe  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

HERSKIND & WULFF

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

P. Martinussen

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.

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  
Redningsbaade og Skibsbaade.

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Pressejernet

Nyhavn 38 (Charlottensborgsiden)  
Rensning og Presning af Herretej paa faa  
Timer. Tøjet afhentes og bringes ombord.

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  
Brintvæske. 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

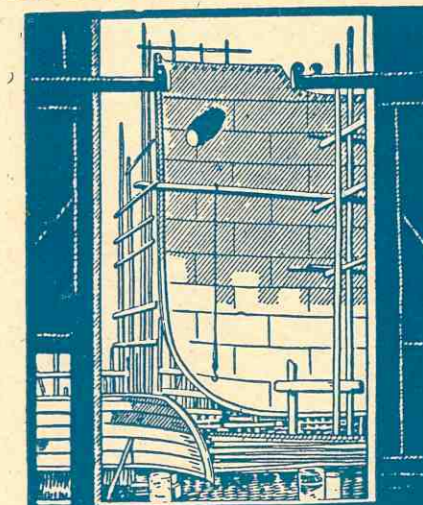
J. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12528

KØBENHAVN B.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

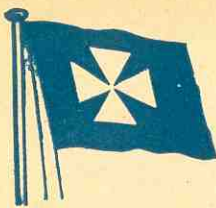


HOLZAPFEL'S  
PATENT SUNDFARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



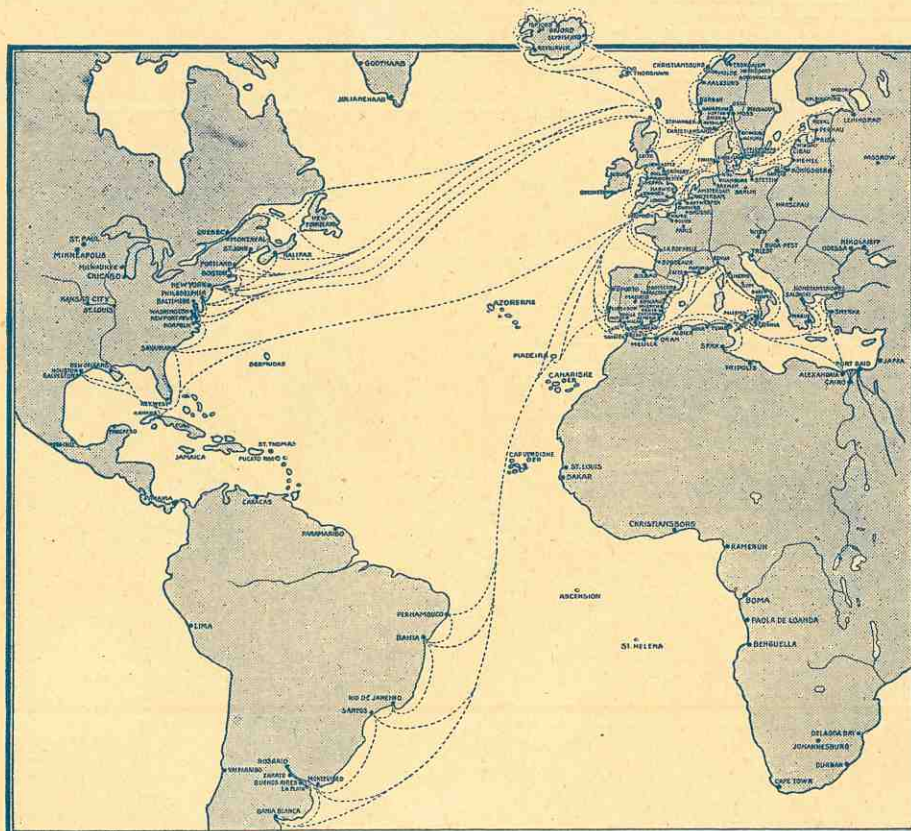
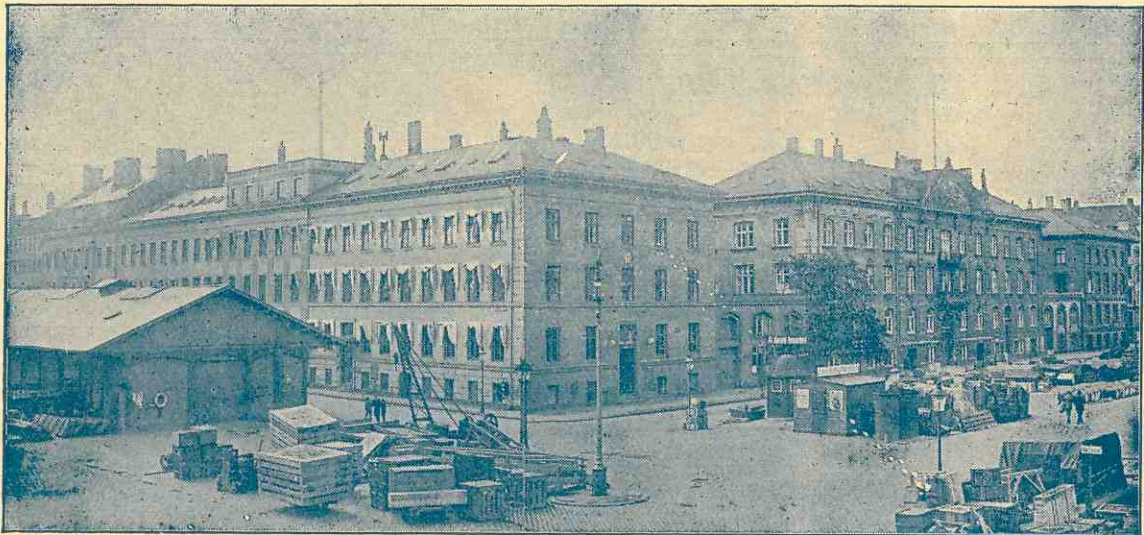


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



# VIKINGEN

LAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FØRSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederi forening, Danske Skibsbredere, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Færdselsvesen, Maritimforening, Dansk Fiskeriforening, Havne og Værftsforening, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri og andre 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



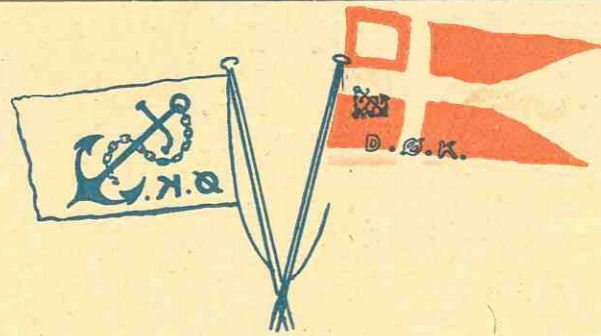
ULD-CLIPPEREN „CIMBA“

50 ØRE  
No. 9  
1927

VIKINGEN INDSTILLER TIL CARNEGIE-FONDET — EN DANSK STYRMAND BELØNNET —  
ULD-CLIPPEREN „CIMBA“ — DANSK SKIBSFART FRA VIKINGERNE TIL VOR TID —  
SØSPEJDERNE — DE AMERIKANSKE BOYS.

50 ØRE  
SEPTBR.  
4. AARG.





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, Johannesburg og Cape Town.

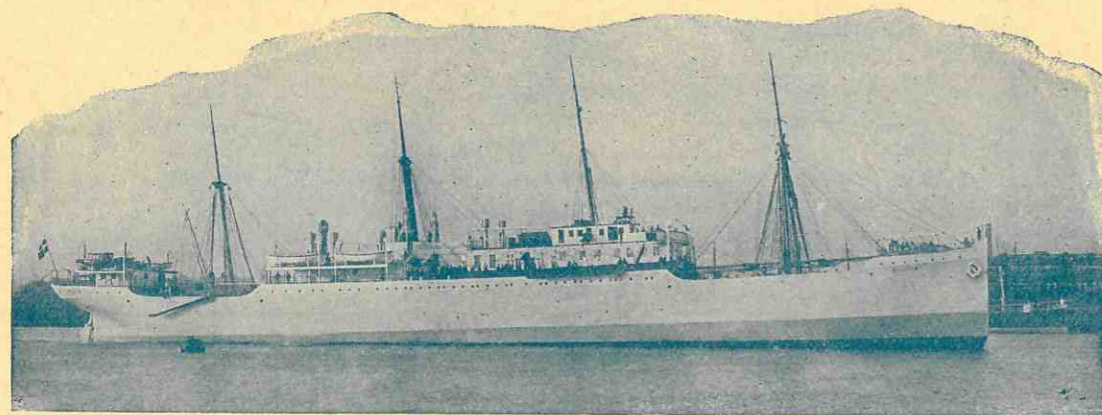
*Regelmæssig Rute fart*

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 HOVEDKONTOR,  
 HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



# Jens With

**Skibsproviantering** 19, Nyhavn 19 **Prilager Nr. 55**  
 Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18 Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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

AMALIEGADE 43

## ALFRED CHRISTENSEN

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER  
 BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE & CHARTERING AGENT  
 Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceelskap, Oslo.  
 Direct Steamer Connection weekly  
 GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.  
 STATSANERKENDT 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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.  
 DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER  
 ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER  
 BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER  
 AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.  
 WHITE'S OLIEFYRING  
 F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

**ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410**

## 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 DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
 CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**AKTIESELSKABET**  
**KJØBENHAVNS FLYDEDOK OG SKIBSVÆRFT**

Nordre Værft: Christianshavn Søndre Værft: Frederiksholm  
 Telf. Central 559 Telf. Central 6042  
 Telegram-Adresse: Flydedok

**SKIBS- OG MASKINBYGGERI**  
 3 FLYDEDOKKE OG 4 TØRDOKKE



Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviand, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultras

Hovedplag for Danmark



**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 - Dybvandemaalere - Radio-Pejlapparater (Gonolometre).

AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler Tryksager Protokoller

INDHOLD

Forside. Farvetryk. Uld-Clipperen »Cimba«.  
 »Vikinger« indstiller til Carnegie-Fondet.  
 Danmarks Skibsfart fra Vikingerne til vor Tid. (Talrige Illustrationer).  
 Uldclipperen »Cimba«.  
 Søspejderne. Foto.  
 De amerikanske Dreng. Foto.  
 En Havnearbejder som Kunstner. Foto.  
 Automobilfærge. Foto.  
 Nyt fra Søen.

**THORNYCROFT**

SCANDINAVIA A/S

Bygning, Reparation og Opbevaring af alle Slags Lystfartøjer.  
Gratis Overslag.

**THORNYCROFT MOTORER & PROPELLER ER KENDTE OG SKATTET OVER HELE VERDEN**

Vi er Generalrepræsentanter for WATERMOTA. — Ind- og Udenbords Motorer. Den bedste af smaa Motorer, som kan faas. Københavns Sydhavn. — Central 3930 — Københavns Sydhavn.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106 Slotsholmsgade 5.  
 Stiftet 1786 København K.  
 Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ **SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING**

**C. K. HANSEN**

Telegr.-Adresse: HANSEN.  
 Central 72 (10 Ledn.)  
 50520 (udenfor Kontortid)  
 50589 (Havaritief. Dag & Nat)  
 Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.  
 Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
 Havarie-Agentur. Befragtning.  
 Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe.

KØBENHAVN K.

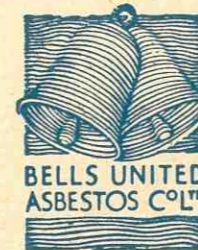
Amaliegade 35.

**Bunkerkul-Afdeling.**

Telegr.-Adr.: **Bunkerdepot.**

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.



  
**M. B. COHN**  
 TOLDBODV. 22. TELEFON 1403  
 KØBENHAVN K. TLGR.-ADR.: AMIANTE

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR  
**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
 LONDON

$\frac{1}{8}$  HANNIBAL SANDER  
 EMDRUP—KØBENHAVN  
 TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
 af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
 Leverandør til den danske Hær og Flaade  
 og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

**Til Vejledning for Søfarende**



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
 Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*  
**ANKER**  
 Bundfarve Bootopping Lasterumsfarve

**HOFBAGER OLSENS SØN**

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

✻ **Spis Ilwo's Rugbrød!**

fh. **S. JOHANNESSEN**

**FEDEVARER OG KONSERVERS**

en gros en detail

**HØJBROPLADS 13**

TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**Forhyringsagenter**  
København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23 - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.



**JACOB JENSEN**

Baadebygger

Sundkrogsgade Sidevej, Kalkbrænderihavnen  
Telefon Ryvangen 2500

Køb den specialiserede J. J. Standard Baad.  
Færdige nye og brugte Motorbaade paa Lager.



SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS  
STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

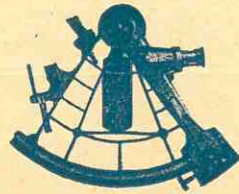
(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 9822, Øbre 1902 z. 3757 y. Palm 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. „Proviant“

Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
KøbenhavnD'Herrer Dæksofficeres gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.Koster  
kun  
20 Øre.Faaes  
overalt.**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**

TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**

FILIALER:

Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.

St. Annegade 9. Tlf. A. 5049 x.

Havnegade 11. Tlf. B. 5813 z.

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.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING &amp; PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.**1/8 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

**1/8 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.**

2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølblokkene.

Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. „Skibsværftet“.

**Brødrene Andersen**

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 21, TELEF. 9822 Ø REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ****EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT****1. Styrmand CARL NIELSEN, Stubbekøbing**

modtager paa VIKINGEN's Indstilling

**GARNEGIE-FONDETS BELØNNING**

Et specielt komponeret, dobbeltkapslet Sølvur med Inskription.

Maskinchef Chr. Jørgensens Skrivelse.

**M**ed Posten modtog vi sidste Efteraar et Brev, sendt fra Maskinchef Chr. Jørgensen. Brevet lød saaledes:

Jacobstad, 18/9 1926.

Hr. Redaktør!

Fornylig læste jeg i en Avis om en Mand, der havde faaet Redningsmedaille og Belønning fra Carnegiefondet for at have frelst et Menneske fra at drukne. Jeg kan fortælle om en Tildragelse, som jeg sammen med flere andre ombord var Vidne til fornylig. Medens S/S »Alfred Hage« laa i Aberdeen Søndag den 5. September 1926, løb nogle Børn og legede paa Kajen. En Dame, der kom gaaende, havde en Hund med sig; denne, der var kaad, sprang op ad en lille Purk paa en 5 à 6 Aar, som derved blev saa forskrækket, at han styrtede i Vandet mellem Skibet og Bolværket og gik til Bunds. Vi løb alle til Landgangen for at komme ned og forsøge at faa fat i Drengen, men 1. Styrmand, Carl Nielsen fra Stubbekøbing, svang sig

resolut over Lønningen ned i Vandet og bjærgede Drengen, der just kom op efter at have været til Bunds. Det var et Spring paa sejsten Fod fra Kajen, og ydermere bevægede Skibet sig til Tider, saa der var Fare for, at de kunde blive knust. Det er min Overbevisning, at Drengen var

druknet, hvis ikke Styrmanden havde vist sig saa resolut og modig, og dette, synes jeg, fortjener at belønnes. Kunde dette mit Brev hjælpe til, at Hændelsen kom rette Vedkommende for Øre, saa Styrmanden fik den Belønning, han fortjener, er min Hensigt naaet. Styrmanden er selvfølgelig ikke vidende om mit »Anslag« imod ham; ellers er jeg sikker paa, at han, som det beskedne Menneske, han er, vilde protestere.

Med Højagtelse

J. Chr. Jørgensen,

1. Mester,

S/S »Alfred Hage«.

Ordlyden i dette Brev lod intet tilbage at ønske, her var intet at tage fejl af, og vi satte os straks i Bevægelse for at ordne Sagen paa bedste Maade.



1. Styrmand Carl Nielsen S/S »Alfred Hage«.



Hvad vi derimod ønskede at understrege, det var den Følelse af kammeratlig Forstaaelse, Velvilje og gensidig Hjertelighed, der lyste ud af disse Linjer og som maa tage enhver om Hjertet.

Naa, »Anslaget« lykkedes, og Styrmand Nielsen modtog forleden, da han var hjemme for at holde Ferie og under et Besøg paa »Vikingen«s Kontor, Carnegie Fondets Hilsen og Tak i Form af et meget smukt, dobbeltpapir og specielt komponeret Sølvur med Inskription.

Tilstede var »Anslaget«s Fader, Maskinchef Jørgensen, der tilligemed Redaktøren havde den Glæde, som de første, at lykønske Styrmand Nielsen. Ogsaa Kaptajnen paa S/S »Alfred Hage«, der ved sin resolute Optræden — han lod i det afgørende Øjeblik Landgangen fire ned for at

holde Skibet klar af Kajen — sendtes en venlig Tanke.

Det, at en dansk Sømand, Officer eller Menig, redder Menneskeliv, er ikke en sjælden Begivenhed, kun altfor ofte mangler den tilstrækkelig Paaskønnelse og ikke mindst i Forhold til den Indsats, den har krævet — nemlig Livet.

Carnegie Fondet er en privat Institution, dog af internationalt Omfang, og der er kun al god Grund til ogsaa at takke denne saalænge vor egen Lovgivningsmagt ikke har lært at belønne en af de skønneste Værdier hos enkelte af Samfundsborgerne — Viljen til frivilligt at sætte sit eget Liv ind for at frelse andres.

Arbejdet paa Søen kan i sig selv være farligt nok, derfor bør Nationen saa meget dybere hilse Carnegie Fondets Helte paa Søen.

Red.

## DANSK SEJLSPORT I AMERIKA

Med D. F. D. S.'s »Frederik VIII« afsejlede forleden tre af de danske Sejlsportsmænd, som skal forsvare de danske Farver ombord paa den danskbyggede Baad Seksmeteren »Lily«. Baadens Konstruktør, Hr. Arkitekt Arnold Jensen, er med, endvidere Meulengracht-Madsen, som i 1915 hjemførte Wilson Pokalen fra San Francisco, ligeledes Baron Carl Juel-Brockdorff og Flyveren Konow, der har deltaget meget i amerikanske Kapsejladser. Kampen drejer sig om »Guldpokalen«, der oprindeligt blev udsat af »Skandinavisk Sejlerforbund« i 1922, og har været vundet af Norge tre Gange, af Sverige én Gang og af Amerika én Gang, idet den amerikanske Baad »Lanai« — den bedste af Baadene ved Team-Sejladserne i Long Island Sound i 1925 — da erobrede den i norsk Farvand.

Det er med de varmeste Ønsker, de danske Sejlsportsmænd følges paa Vej.

### Løsning af Nolfi-Opgaven Nr. 17.

Vandret: 1 Mol — 4 Dus — 7 Amo — 8 Art — 9 Dam — 10 Leo — 11 Ask — 14 Ame — 16 Sur — 17 S. O. S. — 18 Tæppe.

Lodret: 1 Madras — 2 Oma — 3 Lom — 4 Dal — 5 Ure — 6 Stores — 12 Sut — 13 Kræ — 14 Asp — 15 Moe.

Vindere: Fru L. Holm, Ribegade 10 A, Ø. — Herr S. Liisberg, Vejlegade 14, Nakskov.



## 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



## FEUERHAND

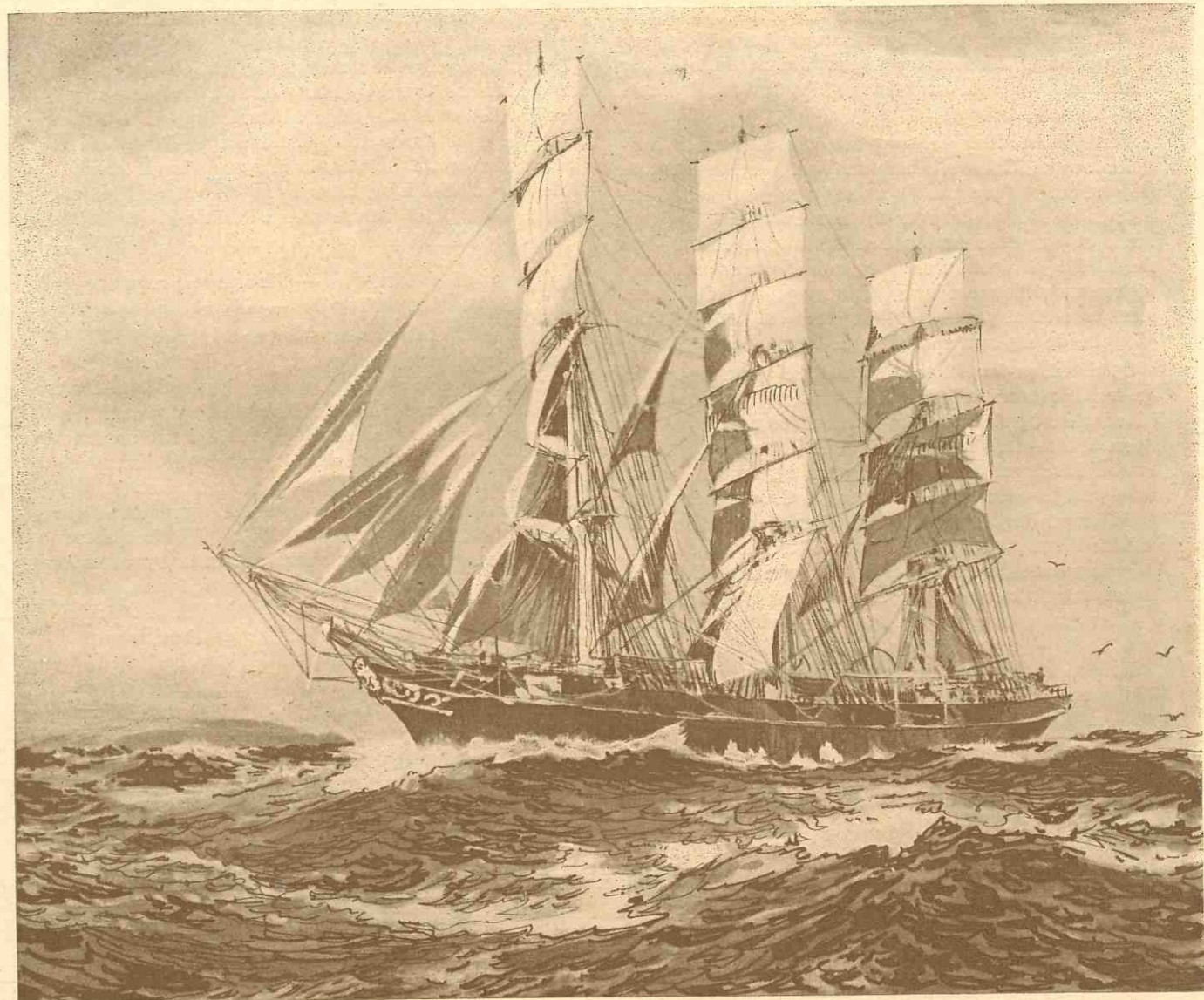
KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og  
Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

**F. Bloch's Eftf.**

Stampesgade 5, København V.  
Telefon 13.562



## Uld-Clipperen „Cimba“.

Ud Christian Bogø.

Ophidsende Væddemaal. — Kontordrengene hævder Rederiflagets Ære.  
— Lærlingenes Udfordring.

I Te-Clippernes gyldne Dage var en af Aarets største og stadigt tilbagevendende Begivenheder det aarlige Kapløb hjem med den første Høst. Kapløbet var Dagens Emne, selv i de fjerneste Afkroge af Landet, og interesserede som en klassisk Begivenhed paa den grønne Væddeløsbane i Land. Selv graanende, spekulative og adstadige Børsherrer kunde geraade i højeste Ophidselse og vove sig ud i det vildeste Spil som paa de store Derbydage eller til »Grand National«. Og ude omkring i Landets fjerne Landsbyer fjernt fra Hav og Byens Larm spredtes Væddelysten af Folk, som har Nyhederne frem, og som i mange Tilfælde aldrig selv havde set saa meget som den engelske Kanal, endsige da det kinesiske Hav. Dette maa ses paa Baggrund af den Kendsgerning, at det

var Amerikanerne, som her havde været Foregangsmandene, og denne friske Udfordring til Englands Herredømme paa Havet satte derfor ganske naturligt Gemytterne i Bevægelse og det saa kraftigt, som hidtil ingen Begivenhed indenfor den engelske Handelsflaade havde præsteret det.

Efter at Kinaklippernes Tid var forbi og Folkets Interesse for disse svækket, fortsattes dog i den nautiske Verden Interessen for Begivenhederne i Sejlskibsfarten, men det var nu Uld-Clipperne, som indtog Pladsen.

Naar Julen nærmede sig, var Luften i Londons store Rederikontorer ladet med Spænding, for nu op mod Dagen ved Nytaarstid vilde den første af alle Uld-Clipperne kunne stikke Næsen frem ved Kanalen og rapporteres fra Cap Lizard.

Og naar først en Clipper havde været rapporteret fra Lizard, var i Virkeligheden Kapløbet forbi. Dens

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -



Ladning var straks udbudt til Salg med prompte Levering, og saa gjorde det ikke noget til Sagen, om Modvind eller Taage i Kanalen forsinkede Clipperen fjorten Dage eller en tre Ugers Tid, hvad ofte var Tilfældet; Varerne var købt og blev leveret prompte ved *Skibets* Ankomst.

Visse Skibe, eller vel snarere visse Kaptajner, henedte straks Opmærksomheden paa sig den første Rejse. Man stolede paa Forhaand paa dem og knyttede særlige Forhaabninger til dem og regnede afgjort med, at de vilde kunne naa hjem paa en 80—100 Dage. Til Gengæld var der andre, om hvem man vidste, de vilde være længe undervejs, og hvis de saa slumped til at præstere Rejsen paa ca. 100—110 Dage, følte de sig som rene Himmelstormere.

Ophidselsen forplantede sig i disse spændende Dage fra den øverste Leder til den yngste Kontordreng i Rederiet. Og skete det, at Kontordrengene fra Aberdeen White Star-Linjen ved et Ærinde lagde Vejen om ad Blackwall-Linjens Kontorer til, skulde de nok løbe paa jævnaldrende Kolleger fra *Green* eller *Shaw Savill* med det Resultat, at en eller flere af Bundtet vendte hjem med blodige Næser eller blaa Øjne eller blev liggende bevidstløs i Poplarstreets Mudderpøl. Et smukt Udtryk for Trofasthed mod Firmaet!

Ellers maa det siges, at Kapløb — virkelig Sejlads paa Søen — døde ud med Uldflaaden. Nogle sidste Udløbere af denne Lyst levede dog endnu en kort Tid med Kornfarten paa San Francisco, dog mest mellem Kaptajnerne, som paa denne Maade genopfriskede Traditionerne fra deres unge Dage i Australienfarten.

At det ogsaa kunde komme til personlige Rivninger her og dér, er givet, mest dog mellem Lærlingene ombord. Engang var f. Eks. en af »Invers«-Barkene sejlet fra Belfast til Sydney. Det var ganske kønne Skibe at se paa, men ingenlunde hurtige Sejlere, som f. Eks. Clipperne, og Begivenheden fandt Sted saa sent som i Begyndelsen af dette Aarhundrede. Første Dag i Søen kommer saa Styrmanden op til Kaptajnen med en Belfast-Avis, hvori han havde fundet en Meddelelse om, at hans Kaptajn udfordrede Kaptajnen paa »Port Jackson«, der netop laa og lastede i London for Sydney. Kaptajnen saa overrasket op.

»Aner De noget om, hvorvidt »Port Jackson« kan sejle?» spurgte han.

Styrmanden nikkede med Hovedet og svarede:

»Sejle! Ja, det ved Gud, den kan. Den kan lege Kispus rundt omkring os, lige saa meget den vil, og endda komme først!«

Det viste sig saa ved nærmere Undersøgelse, at »Væddemaaleet« eller »Udfordringen« var sket fra Lærlingene ombord i det ene af Skibene til Lærlingene i det andet. Og Kaptajnen paa Inverbarken fandt Tingen saa meningsløs, at han ikke tænkte mere derpaa under hele Rejsen.

Men hvordan det gik eller ikke, saa skete der det, at »Port Jackson«, som var et langt hurtigere Skib, kun naaede ind seks Timer før Inverbarken, og dennes Redere blev saa tilfreds med Resultatet, at de sendte ham et Lykønskningstelegram. Men Lærlingene havde uden Tvivl baade deres specielle Triumf overfor Lærlingene ombord i »Port Jackson« at prale

med — og maaske ogsaa lidt Ballade med dem, da de mødtes inde paa Kajen i de sene Aftentimer efter Udskejning.

Australierne havde for en Generation siden den samme stærke Trang og Hang til Spil og Væddemaal, som kendetegner alle unge Nationer, og dette i Forbindelse med deres store Interesse i Uldfarten fik dem til at spille højt Spil. Mangen Hundredpunds Note har skiftet Ejer, naar to af de »store Rivaler« sejlede omkap, saadanne som »Periales« og »Brilliant«, eller »Miltiales« og »Cimba«.

»Cimba«. — *Hvorledes man døber en »Clipper«.* — »Spick and span«.

Den fine lille Aberdeen-Clipper var maaske en af de mest kendte Sejlere fra Sydney. »Cimba« er et afrikansk Ord og betyder Løve, og Navnet kom frem paa følgende Maade: Et af Rederfamilien Nicols Medlemmer havde læst om en Begivenhed i Livingstones Liv, og da han var en stor Beundrer af denne berømte Opdagelsesrejsende, blev Navnet, som knyttede sig til ovenforomtalte Begivenhed, anvendt til den nye Clipper, Rederiet anskaffede sig. Forholdet var det, at Levingstone engang var ved at blive overfaldet af en Løve, og at de indfødte Drengene for at advare ham kom løbende skrigende af fuld Hals: »Cimba! Cimba!« Denne Begivenhed tog i den Grad Læserens Bevidsthed og Hjerte fangen, at han besluttede at give Clipperen dette Navn. Navnet blev forøvrigt endnu mere særegent, end man ved første Øjekast tænker sig, idet Løven, som jo er Skotlands Vaaben, ogsaa blev anvendt i Huset Nicol's Firmaflag.

Gallionsfiguren var forøvrigt meget karakteristisk og kunstnerisk udført — en stor Løve omgivet af fire Unger. Og naar Skibet laa i Havn med sit knejsende Bougspryd og svajede Stævn stolt løftet ind over Havnekajen, maatte alle Forbipasserende uvilkaarligt standse og beundre. Det var en stor og frygtindgydende Løve, ganske særlig beundringsværdig, naar den havde faaet en ny Omgang af Forgyltning — og ikke saadan en lille Chokoladeattrap med rød Tunge, som senere prydede den finske Bark »Fjong«.

»Cimba« kom ligesom sin store Rival »Miltiades« fra Aberdeen, fra Hood's berømte Værft. Den havde en mægtig Rejsning. Stormasten maalte 80 Fod og Storsejlsraaen 40 Fod, dens Drægtighed var lidt over 1100 Tons og Skibets Længde 223 Fod. Bygget 1878 forblev den under samme Rederi's Flag til 1905. Den var en af »Cutty Sark's« Forgængere i Uldfarten, og det siges, at dens Kaptajn, som dog ikke havde kunstneriske Anlæg, engang havde »malet« et Billede, paa hvilket man saa »Cimba« flyve afsted med alle Sejl sat, medens »Cutty Sark« kravlede frem langt nede i Læ. Hvad »Cutty Sark's« Skipper har sagt til den Gang Lyrik, melder Historien ikke noget om, men hans Udtryk om den Sag har nok været baade »fri-barne og saftfulde«.

En Aberdeen Clipper i Havn var altid et stolt Skue, og »Cimba« dannede ingen Undtagelse herfra. Saa »spick and span« var dens Udseende, da den engang laa i Brisbane samtidig med, at Lord Brassey var der med sin berømte Langfarts-Krydser »Sunbeam«, at Guvernøren over Queensland udtalte sin Mening om den Sag med den Bemærkning, at den var »finere udhalet og holdt end Brasseys Yacht«.

I de niogtyve Aar, »Cimba« sejlede mellem London og Sidney, var Gennemsnittet af dens Rejser 89 Dage, og mærkelig nok det samme som dens Jomfrurejse. Dens første Fører var Kaptajn *Fimister* fra Aberdeen, han havde den til 1895 og havde flere gode Rejser, blandt disse een paa 74 Dage fra Sydney til London i 1889. Bedste Rejse ud var mellem dem alle en Rejse i 1880, hvor den og Aberdeen White Star Clipperen »Samuel Plimsoll« begge havde 72 Dage ud, medens »The Tweed«, som da var paa Retur, havde 74.

I 1895 overtog Kaptajn Holmes Kommandoen af »Cimba«. Ellers var Reglen den, at Kaptajnen paa en Aberdeen Clipper ikke kunde være andet end Skotte. Men Kaptajn Holmes var som sagt en Undtagelse. Han kom fra en gammel Søfarerfamilie fra Kent, nede fra Kysterne af Deal og Dower, der er kendt for at have fostret saa mangen brav Dybvandssejler.

Det maa da ogsaa have været med blandede Følelser, han betraadte »Cimba's« Dæk efter Kaptajn Fimister, for han vidste, at hele »Uldflaaden« nu havde Øjnene rettet paa ham. Og skulde »Cimba« ved en eller anden Lejlighed miste en Chance eller to, vilde de sammensvorne Aberdeen Skipperere være over ham som en hylende Hagelbyge.

Paa »Cimbas« første to Rejser, efter at Kaptajn Holmes havde overtaget den, satte han Røjl og Skysejl paa Stortoppen, da han gik ud af Sydneys Havn, og han tog dem ikke ind før paa Højden af Dungeness — hvilket naturligvis blev taget som et Bevis for, at Kaptajn Holmes var i Stand til at opretholde Traditionerne af »Gaaen paa« Cracking on) i Uldfarten.

Han var forøvrigt jo slet ikke ukendt med »hurtige« Skibe, for mellem dem, han kom fra, var flere af de hurtigste i den rigtige Sejlskibstid. Af disse kan nævnes: »Salamis«, en af de smukkeste Jernclipperere, der nogensinde er bygget for Aberdeen White Star Linjen, »en Blomst af et Skib at være«, skriver Kapt. Holmes — endvidere de to londonbyggede Jernclipperere »Blackadder« og »Hallow'en«. Den første af disse erhvervede sig paa en af de første Rejser Navnet som eet af de mest uheldige Skibe, han nogensinde havde kendt, medens den anden gjorde sig bemærket ved en Række fine Rejser i Tefartens senere Dage. Endelig var der »Leucadia«, et fint Skib i Tefartens sidste Tid.

»Leucadia« var ligesom »Cimba« kendt for sin pragtfulde Gallionsfigur, som for hendes Vedkommende forestillede Sappho med sin Lyre, der var lavet af forgyldte Staalwirer. Men disse tilligemed Damsens forgyldte Arme blev taget af, naar Skibet laa i Havn — for en Sikkerheds Skyld.

Kaptajn Holmes Logbøger haade fra »Leucadia« og »Cimba« taler deres eget Sprog. »Leucadia«, der ogsaa var en Aberdeen Clipper, og hvis Navn nu er delvis glemt, kunde sejle trods alt, hvad der bevises af dens gode Resultater. Fra Adelaide til Auckland udsejlede den i et Etmaal flere Gange 240, 237, 226 og 222 miles.

Paa Hjemturen fra Auckland fik den alle Havets og Himmelsens brønde Kræfter imod sig. Logbogen siger: »Stærk Blæst og haard Kuling med Hagelbyger«; »meget haard Kuling«; »høj Sø forenfor tværs«;

»stærk Storm og Hagelbyger, mistede store Topsejlsraaen«; »haarde Byger og tæt Regnskyl«; »haarde Byger og Lynild«; »friske Byger og høj Sø«; kraftig Brise og tykt, beskidt Vejr«; »tæt Taage, senere friske Byger og Regn«; »friske Byger, haarde Hagelbyger og en frygtelig Sø«; »tæt Regnvejr, fik Dilozo Ramirez i Sigte«; »Vinden drejer vester over og vokser«; »pejlede Staten Island, tykt og taaget Vejr«; »Masser af Isbjerger (43 Grader sydlig Bredde), haarde Byger om Natten«. Saaledes lyder det ustandseligt fra Logbogens Blade, medens Skibet befinder sig i »Hornets« Nærhed og fremmaler tydeligt en rigtig Karakteristik af en Sejlads rundt om dette stormfulde Forbjerg — en Karakteristik, som for de fleste af Nutidens Søfolk kun er et tomt Navn.

Rundt Kap Horn. — *Gode Sejltider.*

Samme Aar var der megen Is i Syd-Atlanten. — »Cromdale«, »Strathdon« og den store »Liverpool« havde alle Havari af samme Aarsag. »Cromdale« havde endda været helt indesluttet og kom klar igen for kun faa Aar efter at forlise totalt paa Cornwalls Kyst.

»Cimbas« første Rejse under den ny Kaptajn var det sædvanlige Trip fra London til Sydney efter en Ladning Uld og derpaa hjem forbi »Hornet« for at komme tidsnok til Januar-Salget. Den forlod Sydvest-India Dokkerne den 8. April 1895 og blev bugseret ned til Gravesend, det var da let Brise og tyk Taage. Kl. 6 næste Morgen kvitteredes Slæberen, og fire Dage forløb nu, inden den naaede om til Dungeness, hvor den ankrede op i seks Timer. Den lette Vind var i Nattens Løb blæst og til Storm, og 8,30 om Morgen passeredes Lizard.

En frisk Brise blæste Skumtoppene til Støv og sendte den paa Vej, og med alle Signaler sat i en sidste Hilsen i Foraarsaftenen til den modgaaende New-Zeelænder »Akaroa« satte den Næsen i Søen paa Vej udefter til sin lange Rejse, Southward ho!

Til Trods for høj Sø indsejlede »Cimba« dagligt gode Distancer, indtil den kom paa Højde af Madeira otte Dage efter. Dér stilledes Vinden fuldstændigt, og i de følgende 6 Dage var »Cimbas« Fremgang ikke mere end 33, 32 og 30 miles. Ingen vil derfor undre sig over, at Logbogen pludselig indeholder følgende Linje: »Alt for modbydeligt til at skrive om igen«. I en hel Uge havde Madeira ligget derude i Horizonten som et Mareridt for Sindet.

Endelig paa den trettende Dag kom der Brise, og udsejlet Distance blev 202 miles. Samme Dag om Eftermiddagen passerede »Cimba« Barken »Dr. Siegert«, som allerede havde haft 30 Dage fra Bremen til Trinidad. Dette Skib var oprindeligt New Zeelands Shipping Company's »Otoki«, som bl. a. havde en særdeles fin Rejse paa 69 Dage fra Port Cholmers, medens de fire heraf endda var Vindstille under New Zeelands Kyster.

I Nærheden af Linjen fik den det sædvanlige Vindstillebælte at trækkes med, og paa 2½ Grads Nordlig fik den stærk nordlig Strøm paa 30 miles, saa »Cimbas« Fremskridt kun var seks miles paa 24 Timer, men paa seks Grader Syd blev Situationen bedre, saa at den nu havde flere Dages Sejlads paa over 200 miles i en Kurs Syd til Vest og hjulpet af en stærk vestlig Strøm.

Stadig væk var der Forhindringer, og først da den



naaede ind i Egnene for de gode vestlige Vinde, fik det lille Skib Lejlighed til at vise sin Kaptajn, hvad det formaede. Paa 39te sydl. Bredde registrerede 316 miles i eet Døgn, Vejret var da til en Begyndelse regnfuldt med stærk Blæst, stiltede derefter af med klart Vejr og Stille.

Paa de bekendte »40 Grader Syd« gik en frisk Brise over til Storm med høj Sø, saa »Cimba«s Storsejl maatte ind. Vinden tog stadig til i Styrke og steg til en regulær Storm. Paa den tredje Dag indsejlede den 302 miles, men mistede samme Dag Anden Styrmand, som ulykkeligvis blev vadsket overbord af en Sø. Her i »Fyrregraderne« havde den flere Dage paa mere end 300 miles. Logbogen siger følgende:

Juni.	Bredde.	Længde.	Distance.	Bemærkninger.
8de	37' 47 S.	46' 30 Ø.	308 miles.	{ Kraftige Byger og høj Sø. Ved Middag haardt Vejr og skyet, senere frisk og byget.
16de	43' 5 S.	71' 48 Ø.	302 miles.	{ Frisk, Nordlig og skyet. Middag ligeledes og Regn. Senere haardt Vejr og Skyet.
18de	44, 36 S.	84' 52 Ø.	300 miles.	{ Haard Kuling og Skyet.
Paa denne Dag fik man et Skib i Sigte og mente det at være »Miltiades«, som man havde overhalet i Kanalen i Begyndelsen af Udrejsen.				
23de	42' 32 S.	108' 59 Ø.	312 miles.	{ Haard Blæst og Skyet. Middag frisk og klart. Senere ditto og Hagelbyger.

Lysene i Sydney kom i Sigte den 4. Juli Kl. 4 Morgen, og Kl. løb »Cimba« i Havn efter en Rejse paa 82 Dage, hvilket naturligvis vilde have været meget mindre, om den ikke var kommen ud for Genvordighederne i »Hullerne« baade Nord og Syd for Linjen. »Cimba« var, som Logbogen viser, bedst i østlige Vinde, saaledes som de typiske Jernclippere var det, skønt den ligeledes var god i Bidevind-Sejlads.

Den forlod Sydney paa sin Tilbagerejse 16de Oktober og fulden i 91 Dage. Det ser ud som en »daarlig Rejse«, saaledes som visse Skribenter kalder det, idet de giver alarmerende Skildringer af den Indvirkning, som Amerikanernes Banearbejder ved Key West skulde have haft paa Golfstrømmens Løb, og forudsagde, at England indenfor et kort Tidsrum vilde blive et andet Labrador! Men dette kan kun være Nid, mellem Skib og Jernbane, for endnu har Naturen aldrig rettet sig efter de Skibe, der ventede paa Lejlighed. Og selvfølgelig betyder en god eller daarlig Rejse det samme nu til Dags som i Sejskibstiden. Det gode Vejr spiller ogsaa en Rolle for Dampskibsmanden, men naturligvis ikke i saa udstrakt en Grad og paa en vidt forskellig Maade. Men at have en »fin Rejse« er for vore Dages Søfolk alligevel ikke det samme som for de gamle Langfarts-Ulke. Det var paa Langfarten, at de gamle Ulke følte sig rigtigt i deres Es. Det var her paa »Fyrretyve Graderne«, at Rekorderne blev sat, og der var en egen Charme ved disse Breddegrader mod Syd, ganske vist med en Tilsætning af Grusomhed fra Naturens Side. For Søfolkene betød »Graderne« Mangel paa næsten alt og alle Bekvemmeligheder, vanskeligt og ofte livsfarligt Arbejde og uafsluttelig Fare fra den haarde Sø. Det var Vendekredsenes Vejr, Flyvefiskenes Vejr, og det gav til Gengæld for hvad man ellers maatte undvære!

#### Dybvands-Sejlernes Eldorado.

Her var det, at den rigtige Dybvandssejler i fulde Drag nød Livet. Han glemte alle forudgaaende Besværligheder og alle tænkte intet Øjeblik paa de kommende! Nu skulde han ikke hvert Øjeblik paa Frivagten høre Styrmandens hæse Brøl: »Alle Mand klar til at rebe!« Her var Gudskelov ikke noget, der hed at hale og hive for at faa disse allerhelvedes Kæmperæer til at fange den Smule djævelske Vindpust, som Skipperen ustandselig fiskede efter, men som døde hen lige saa hurtigt det havde rejst sig! Her var ingen Kamp mod frossen Sejldug, som skulde bjerges paa Højderne af Kap Horn! Øjeblikket var hans, og det var gode Øjeblikke! Sømanden i

Passaten var altid noget af en Fatalist — og hvorledes skulde han være andet! Og hvorfor male Fanden paa Væggen!

Alle var i godt Humør ligefra »the old man« til den yngste. Braser og Fald kunde passe sig selv Vagterne igennem, medens Passaten fløjtede i Topsejlene foroven og de smaa hvide Skyer, Passat-Skyer, sejlede over Himlen, som en Flok Faar, under hvilke Skibet banede sig Vej med en støttig Fart af 14—15 Knob. Og i Slæbetrossen forude halede »Liverpool's Piger« af alle Kræfter.

Det var paa disse lange, arbejdsløse Vagter, at Skibsmodellerne kom frem for at blive rigget færdig, eller Skibe med megen Snedighed og Fingerfærdighed blev anbragt med Rigning og det Hele i Flasken med den snævre Hals. Det var paa disse Vagter, at Maatter af Platplattung saa Dagens Lys; at Æsker blev udstyret med mærkelige Snegleskaller eller at Billedet af »hans sidste Skib« — eventyrligt højt i Rejsningen og i Skønhed — blev malet paa Indersiden af Kistelaaget. Det var ogsaa i disse Timer, at de gode »Ender blev spundet« og de gamle, lange Sømandssange blev sunget, dem uden Ende, der rigtigt kunde røre Hjertet paa en gammel »Syd-Spanier«, saadan som »The Statly Southerner«, »The Flash Packet« og den bedrøvelig Ballade »Admiral Benton«, medens gamle »Sails« med Brillen paa Næsen sad paa Forlugen og stak løs paa Sejlene, som Vindenes Guder havde revet i Laser. De mere foretagsomme mellem Folkene havde travlt med at give Olietøj, Støvler og Sydvest en ny Omgang Olie, medens Resten var tilfreds med at drive og se det kolde og vaade i Møde i Haabet om en lille Venlighed fra Skibskammeraternes Side, naar Tiden var inde eller satte Haabet til Skipperens »Slop chest«. (The slop chest) Slap-kisten var en af de Indretninger til Søs,

som forsvandt i Fortidens Taager ved Dampskibsfartens Opkomst.

Men i hine Dage var den nødvendig af rent menneskelige Aarsager. Naar en Mand kom ombord enten »shanghaiet« eller døddrukken med mindre Køjetøj end det, der kunde være i et Halstørklæde under Armen, og som skulde vare til en Rejse paa baade to og tre Aar, — ja, saa maatte han paa en eller anden Maade jo rigges ud til Turen og det haarde Vejr!

Selvfølgelig var der mange Tilfælde, hvor Slap-kisten blev misbrugt som saa mange andre Ting skabt af Mennesker, og det hævdes, at selv om Skipperen i hine Tider havde været en Engel, var det altid en farlig Ting med saadant et Monopol. Til Gengæld var der talrige Tilfælde, hvor Slap-kistens Kram netop var »Kram«, godt Kram, i Modsætning til de elendige Sager, Folk tit blev praktet paa af Hajerne i Land.

Men »Cimba« var som sagt ikke heldig med sin »Passat«. I de Egne, hvor Vejret skulde have glædet en Sømands Hjerte og gjort ham Livet let at leve, finder vi stadig i Logbogen følgende karakteristiske Udtryk: »Vindstille og skiftende Vinde«; »gik hele Tiden over Stag«; »stødvind Vinde og Vindstille«; »stærkt skiftende og vindstille«; — og til sidst (et veritabelt Skrig fra Hjertet) »drævende Ensformighed! Tilat blive vanvittig over!«

Paa dette Tidspunkt havde man i flere Dage »Glenorchy« (bestemt for Hamborg) i Sigte. »Glenorchy« var en af disse skotske »Glens«, af den Type, som efterhaanden gik ind i Uldfarten. Men paa den sjette Dag om Morgen, da Brisen kom op, forsvandt »Glenorchy« hurtigt agterude.

Andre Skibe i Sigte var Barken »Astoria« af Liverpool, ligeledes bestemt for Hamburg med en Lading oppe fra Salpeterlejerne; en tysk Firemaster, sandsynligvis »R. C. Rickmers« eller den sørgelig kendte »Preussen«, som løb op paa Dovers Klipper nogle Aar senere; endvidere de tyske Barker »Anna« og »J. C. Pfuger«; en Del ukendte og »Allerton« fra Liverpool; endelig Uldclipperne »Thessalus«, »Argonaut« og »Trafalgar«.

#### Naar Topsejlene staar fast hele Rejsen.

»Thessalus« og »Argonaut« var mellem Uldclipperflaadens første. Begge ejedes af Carmichael med »Golden Fleece« Rederiflag. »Thessalus« gjorde netop denne Rejse paa 74 Dage fra Sydney til Start, medens »Argonaut« af en eller anden Grund — sandsynligvis daarligt Vejr i Kanalen — brugte 100 Dage til Rejsen. Om »Trafalgar« vides meget lidt, sandsynligvis er den det Skib, som ejet af D. Rose & Comp. senere engang blev bragt ind til Sydney af den ældste af Navigatørlærlingene efter at alle Officerer var døde ombord undervejs.

Mellem 20 og 30 Graders Nordlig var det igen galt med de »skiftende Vinde« og uafsluttelig Stagvending. Hvad det maa have betydet med Hensyn til uophørlig Hiven og Halen ved enhver gammel »sailor«.

»Lizard« blev pejlet Kl. 8 om Morgen den 17de Januar, to Dage efter var »Cimba« i Dok. *Sejlene paa Stortoppen havde ikke været nede under hele Rejsen!*

»Cimba« afsejlede igen fra London den sidste

Marts 1896, og ti Dage efter i Søen, rapporteres et interessant Fænomen »Masser af rødt Støv«. Støvet stammede øjensynligt fra et eller andet vulkansk Udbrud og var et lignende Fænomen, som Majstøvet fra La Soufriere paa Jamaica og den »røde Sne«, som af og til omtales i Bladene.

Mellem de Skibe, som omtales i Loggen for denne Rejse var ogsaa den glimrende Aberdeen Clipper (White Star Linjens) »Patriach«. Dette brillante Jern-Skib havde en Gennemsnitsdistance for tre paa hinanden følgende Rejser af 78 Dage. Paa en af Rejserne var den kun nitten Dage om at naa »Linjen« og naaede 20 Grader sydlig før den »døde Hest« var redet ud. »Patriach« satte ogsaa Sejskibsrekord for Rejse fra Sydney Heads til West India Dok paa 68 Dage.

I denne Forbindelse vil det være paa sin Plads at fortælle lidt om den gamle Skik, at »arbejde den døde Hest af«. Mindet om denne hæderværdige Skik ombord paa de gamle »Windjammere« vil leve længe efter, at deres Sejl er forsvundet fra Havets Overflade. Enhver Sømand véd, at det betyder, at arbejde Forskudet paa Hyren af, men maaske ikke, hvorledes Udtrykket er opstaaet.

Naar Sømanden havde underskrevet Papirerne, modtog han ligesom den Dag i Dag et Forskud paa Hyren for en Maaned. Men sædvanligvis havnede i gamle Dage dette Forskud i Lommerne paa Havnesjakalerne, som levede højt paa de svundne Tidens letbevægelige Ulke. Selvfølgelig blev Pengene ikke givet i direkte Mønt, som straks vilde være revet bort, for man maatte jo regne med, at den Forhyrede slet ikke naaede at tørne til paa Afrejsens Dag. Derfor traadte den først i Kraft, naar Skibet forlod Kaj — og vel at mærke, naar Vedkommende var med ombord. Men det var derfor umuligt at forhindre, at Boarding-house-masters og Parasiter tog sig en god Fordel af disse Noter — naar blot de sørgede for at faa Manden ombord.

#### Den »døde Hest«.

Skikken at »kaste den døde Hest overbord« betegnede derfor den Dag, da Maaneden, for hvilken Sømanden havde faaet Forskud, var udløbet. Fra denne Dag kunde han atter føle sig som den, der ikke længere trælledes for »den døde Hest«. Pengene, efterhaanden som »Maaneden atter drejede«, var nu igen hans og ikke ødet bort.

For at fejre Begivenheden blev sommetider en Figur stoppet ud af Sejldug og Halm eller Tang, af Skikkelse som en gammel Krikke og bemalet efter alle Kunstens Regler. Paa Dagen blev den saa i Possession trukket Dækket rundt under Skrig og Hylen, hvorefter den under ikke mindre Spektakel blev klynget op under Raanokken og derefter hevet i Søen. Til denne Højtidelighed hørte ogsaa en Sang, en af dem lød saaledes:

Poor old man, your horse will die —  
And they say so — and they hope so;  
Oh, poor old man, your horse will die —  
Oh, poor old man — —

Hvem denne mærkelige Mand er, som dukker op i forskellige Shanties, kan ikke siges. Maaske folklore vilde kunne henføre ham til Mannannan i Irske Legender eller til den mystiske Davy Jones.



Ved enkelte Lejligheder satte man Ild paa Hesten, inden den kastedes i Havet, sommetider gik den til Havs med Blaalyt baade For og Bag.

Kaptajn Wholl giver et andet Vers:

Then if he dies I'll tan his hide —  
and they say so — and they hope so;  
And if he lives I'll ride him again —  
Oh poor old man!

Desuden har man en Slags Recitativ, som omtaler Slutningstablaudet:

Old horse, old horse, what brought you here,  
After carrying sand for many a year,  
From Bantry Bay to Ballywhack,  
Where you fell down and brocked your back?  
Now, after years of such abuse,  
They salt you down for sailors use.  
They tan your hide and burn your back?  
And send you off to Davy Jones.

Hvilken Forbindelse, der er mellem denne Form og den foregaaende, er vanskeligt at sige. Verset har været sunget, naar man langede Stores op fra Agterpiken og lyder meget troværdigt i den Forbindelse. Maaske naar alt kommer til alt, udledes »den døde Hest« deraf, at i den første Maaned arbejdede Sømanden kun for sin Ration af saltet Hestekød!

En anden Skribent (afdøde J. E. Patterson) giver en helt anden Forklaring. Den Del af Sangen (hos ham), som bruges til Hal, lyder saaledes:

Now the old horse is dead —  
Heave him out!  
Now the old horse is dead and done —  
heave the old horse out!

We gave him a mouth of our daily bread —  
Heave him out!  
We gave him a mouth of our bread and beef —  
Heave him out!

He was a horse, that was good and true —  
Heave him out!  
He was a horse that did his bit —  
Heave the old horse out!

He never kicked and he never shied —  
Heave him out!  
He ate our bread, and now he is died —  
Heave the old horse out!

Recitativet hertil er ogsaa et andet:

O, aye, my bonnies —  
The poor old horse he's dead and done,  
We gave him bread and beaf and bone —  
Oh, ay my bonnies;  
But now he's dead and dammed he goes  
Over the side where no one knows —  
Oh, ay my bonnies —

Og slutter med et Vers af Chantyen:

He's dead and dammed, so let him go —  
Heave him out!  
He's dead and dammed, whether he will oh no —  
Heave the old horse out!

Atter gik det gennem »the Trades«, hvor Vindene igen var skiftende og upaalidelige. »Cimba« var aldrig i Stand til at præstere noget videre, før hun kom igang med sine Venner, Vestenvindene. I sytten Dage efter at hun var kommen ind i »de 40« var Dags-

sejladserne kun een Gang under 200 miles og flere Gange henved 300 miles.

»Cimba« ankom til Sydney efter 89 Dage ud, den 1. Juli.

Næste Hjemrejse var en af de bedste, 74 Dage til Lizard og 78 til London. Længste Dagssejladser var et paa 316 miles paa 51 sydlig Bredde med den lille Cilppers Favorit-Vejr: »Haard Kuling med alle Top-sejl til.«

Den næste Rejse gik til Brisbane, en haard Rejse paa 110 Dage. To Dage efter at have haft Lizard i Sigte fik den stærk Storm og svær Sø imod til- ligemed modgaaende østlig Strøm, der sinkede dens Fremgang mere end en Uge. Den fik saa fat i Nord-ost-Passaten paa 29 Parallel og havde saa en fin Rejse til den atter slap Passaten et Par Grader Nord for Linjen. Her overhalede den to Skibe »Credmore« af St. John, New Brunswick og »Strathdon«. Dette Navn havde forøvrigt flere Skibe i Aberdeen Wh. St. Linjen efter hverandre. Den ovenfor omtalte maa da have været Jernskibet bygget hos Harland & Wolff til Uldfarten, skønt ikke helt bygget som Clipper. Paa denne Tid havde Lasteevne begyndt at tælle mere end netop Hurtighed. »Strathdon« sejler stadig, eller ihvert Fald til fornylig under fransk Flag og Navnet »Gers«.

#### Naar Hajens Hjerte banker.

Paa 6 $\frac{1}{4}$  Grader optræder indenfor et begrænset Felt Hajen, der endnu kan faa det til at løbe koldt ned ad Ryggen paa mangan gammel Søulke. Den er deres svorne Fjende og lykkedes det at fange en, gaves ingen Padon. Der findes de frygteligste og uhyggeligste Beretninger om, hvad man har fundet i Maven paa disse Uhyre, og ofte maatte de fangne Dyr udstaa frygtelige Pinsler som Hævn. Dette fandt dog sjældnere Sted i engelske Skibe.

Man har troværdige Beretninger om, at Hajens Hjerte kunde vedblive at slaa flere Timer efter at det var skaaret ud af Dyret og lagt paa Rælingen udsat for Solens Straaler. Overtroen, »at det ikke kunde dø før Solnedgang«, maa være opstaaet ved Betragtning af andre Havdyr og Snegle. Saaledes fortalte en ung Worchestersoldat, som havde været med paa Gallipolihalvøen, at Slangerne, de dræbte der, »vilde alligevel ikke dø«, de blev ved med at bevæge sig til Mørkets Frembrud.

Hajens forskellige Dele kunde imidlertid finde stor Anvendelse hos de gamle Ulke. Ryghvirvlerne anvendtes til Spadserestokke, Tænderne til Pibespidser, Skindet til Indbinding. Halefinnen anvendtes ofte som Prydelse yderst ude paa Sprydets Spids. Man mente, det betød Lykke og viste at Skibet var en *Sou' Spanier*. Muligvis skyldes den mærkelige Overtro med Hensyn til Hajen, at dens Hjerneskal har Form noget hen imod en Kvindes Legeme. —

#### Haardt Vejr.

Hjemrejsen var paa 98 Dage. En god Sejladser havde man paa Højden af Hornet, 308 miles i tykt og bygget Vejr og Barometeret meget lavt. Straks i Rejsens Begyndelse overhalede »Argonaut« og »Samuel Plimsoll«.

Rejserne ud og hjem fra 1898 til 1902 var ikke bemærkelsesværdige. Skiftende Vinde trak Rejserne ud

til mere end 100 Dage, og først i 1901 havde den atter en fin Rejse paa 84 Dage. Paa 46 Breddegrad havde den en Dagssejladser paa 200 miles *Bidevind*, i en mægtig Byge. Hjemrejsen, 96 Dage, gav 24 Dage fra Hornet til Linjen endskønt den havde 13 Dage fra Sydney til Snares. Næste Rejse til Brisbane var over 100 Dage, den havde da kun 82 Dage fra Ækvator til Cap Pillar, men paa Slutningen af Rejsen fik den saa haard sydlig Strøm mod sig, at den kun avancerede 1 Grad eller mindre i Løbet af fem Dage.

»Cimba« havde nu en Rejse ud til Chilekysten i Ballast. Bestemt for Talcahuano, som den naaede i Slutningen af Februar, havde den gjort Turen paa 45 Dage uden nogen Hændelse, og afsejlede derefter til Valparaiso for at laste til Liverpool. Naaede denne Havn paa 82 Dage.

Det gamle blæsende Horn var i ondt Lune, og da »Cimba« naaede til disse Farvande, mødte den frygtelige, hushøje Søer, svære Storme, Sne og Tykning. Paa 54 Gr. udfør Hornet passerede den »Thirlmere«, hvis Stormast var gaaet, uden at den dog ønskede Assistance.

»Thirlmere« var uden Tvivl et Søsterskib til »Buttermere«, som fornylig under Norsk Flag og Navnet »Pax« laa i Surrey Docks. Den er en af de faa Windjammere, hvis nuværende Skæbne ikke faar dens gamle Kaptajner og Styrmand til at vende sig i deres Grav.

Endnu engang vil vi følge den gamle Clipper til dens Tumbleplads paa de syv Have. Den sejlede fra Liverpool til Sydney paa 91 Dage og Topsejlene var ikke taget ind fra Kanalen, hvor de blev sat, og til den 78de Dag.

Hjemad havde den daarligt Vejr ved Hornet. »Tyk Taage — prøvede paa Strædet, men for tykt til at se.« »Prøvede anden Gang paa Strædet — gik ikke!« 114 Dage til Falmouth.

Newcastle, Ny Syd Wales, var næste Bestemmelsessted, og med Afrejse fra London i November gjorde den Turen paa 94 Dage, heraf var to Dage i en Orkan med nedriggede Topstænger running easting down.

Efter en Rejse paa 102 Dage, Sydney—London, afsejlede den til Sydney for sidste Gang under Engelsk Flag. Passerede Lizard 17de November og naaede ud paa 87 Dage. To Gange havde den Dagssejladser paa mere end 300 miles, skønt det ellers nu var tydeligt, at det gamle Skib havde haft sin bedste Tid.

#### Den sidste Rejse under engelsk Flag.

Følgende Beretning er taget fra en Sydney Avis: »Efter endnu en ærefuld Rejse fra London, er

Gladstone-Dokken, den største i Verden, aabnet den 20. Juli.

Aabningen blev foretaget af den engelske Konge. Dokken er den største i Verden og har et Vandareal af over 58 Acres, der er omgivet af stensatte Kajer af 3 eng. Mils Længde, paa hvilke der er opført en Række uhyre Varehuse.

»Cimba«, en hyppig Gæst i vor Havn, ankommen i Aftes med en Ladning Stykgods, og ankrede Kl. 10 i Watson's Bugt. »Cimba« forlod S. W. India Docks Kl. 5 Morgen den 12. November og ankrede to Timer senere ved Gravesend. Mandag den 14de November blev et Hundrede Tons Krudt taget ind, og Skibet gik under Sejl Dagen efter i taaget Vejr. Slæberen blev kvitteret ved Dungeness ved Midnat. Der herskede lette nordlige Vinde i Kanalen, og Lizard passeredes den 17de Kl. 9 Morgen.

Derefter havde »Cimba« jævnt godt Vejr til Madeira. Den 25. November blæste en haard Storm op og hindrede i tre Dage Skibets Fremgang. »Cimba« passerede indenfor de capverdiske Øer den 4de December. Passaten varede til 5 Gr. N. Bg. 23 Gr. V. Sct. Pouls Rocks passeredes den 11te og Ækvator om Natten paa 30 Gr. V.

Fernando Noronha passeredes 13de December og Sydost-Passaten løb ud 16 Gr. S. og 33 Gr. V. den 18. December. Greenwich Meridianen passeredes 2den Januar og Kap fire Dage efter paa den 50de Dag. Stærke Byger og tykt Vejr med lav Barometerstand varede til Leeuwin 25de Januar, den 60de Dag.

Den 30te Januar stilnede Vejret af, og 2den Februar passerede »Cimba« Eddystone Klippen i fire miles Afstand. En Nordost Storm satte nu ind og varede i tre Dage, saa Skibet ikke kom klar af Tasmanien før den 5te, da Vinden gik om i Vest i to Dage og derefter atter drejede i Nord. Efter endnu tre Dages Kamp med haard nordlig Storm, naaede »Cimba« Shoalhaven om Lørdagen. Kl. 11 igaar Middags, den 12te Februar, skiftede Vinden atter, og »Cimba« løb i Havn.»

Dette var dens sidste Rejse til Sydney under engelsk Flag.

Fra Newcastle (N. S. Wales) gik den til Callao paa 60 Dage, og fra Callao til Iquique lavede den Sejlskibsrekord paa 14 Dage.

Dens Karriere under det røde Banner var nu paa det sidste. Den sejlede fra Caleta Buena til Falmouth for Ordre og fuldførte Rejsen paa 90 Dage.

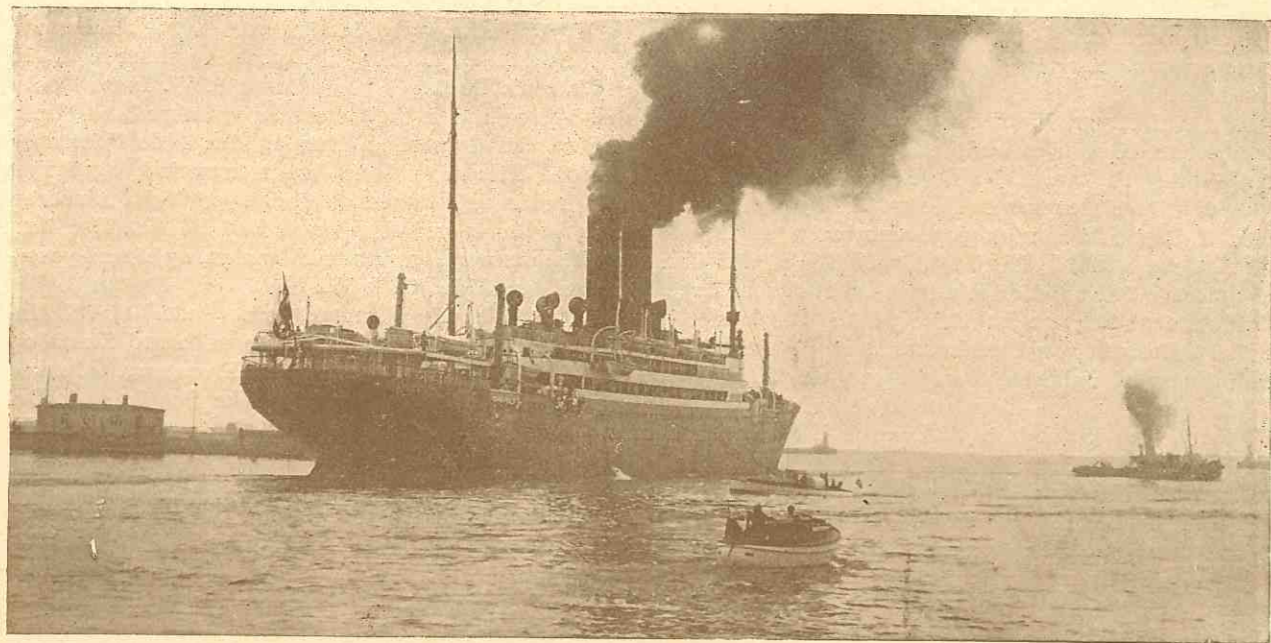
»Cimba« blev nu solgt til Norge i Rotterdam 1906. »Det var som at faa sine Tænder trukket ud, at tage Afsked med den,« siger dens gamle Kaptajn. Men de nye Tider og Ordre havde ikke Brug for dens Lasterum mere.

Den tjente sin nye Herrer trofast og godt og vedblev at gøre gode Rejser lige til det sidste. Den gik ud af Sagaen — og bort fra de dybe Have — for ganske nylig.

Den var et godt lille Skib, et smukt lille Skib, af hvilket der nu ikke er mer tilbage end »Æselhovedet« af dens Spryd, Røjlraaen og Masten fra en af Redningsbaadene, som nu alt er sat sammen til en Flagstang for dens gamle Kaptajn.

Den nye Dok, som har kostet over 7,500,000 Lstr., ligger ved den nordlige Ende af Liverpools Dokker, hvis samlede Længde er 7 eng. Mil, og hvis Kajer har en Udstrækning af 37 eng. Mil. Henved 2500 Mand har i mange Aar været beskæftigede ved Anlægget af den nye Dok. Det første Afsnit af Anlægget — den største Tørdok i Europa — krævede 7 Aars Arbejde og blev aabnet af Kongen i 1913.





FREDERIK VIII, D. F. D. S.

## Danmarks Skibsfart fra

En kort Oversigt

En populær Oversigt vedrørende Dansk Skibsfarts Historie maa nødvendigvis her blive kortfattet, ikke alene, fordi Pladsen er ringe, men mest fordi Stoffet er saa omfattende. Thi Danmark er ganske vist et lille Land, naar man sammenligner dets Omraade og Indbygger-Antal med andre Staters, men til Gengæld begynder Danernes Indsats i Skibsfartens Historie omtrent der, hvor Fønikierne's, Grækernes og Romernes hører op, og under skiftende Vilkaar, staar Danmark den Dag i Dag som den Nation, der har den fjerdestørste Skibstonnage pr. 1000 Indbyggere.

I det følgende gives derfor ikke en specialiseret Beskrivelse om Skibsfartens forskellige Emner, men disse berøres indenfor den historiske Rækkefølge af Begivenheder.

### Den forhistoriske Tid.

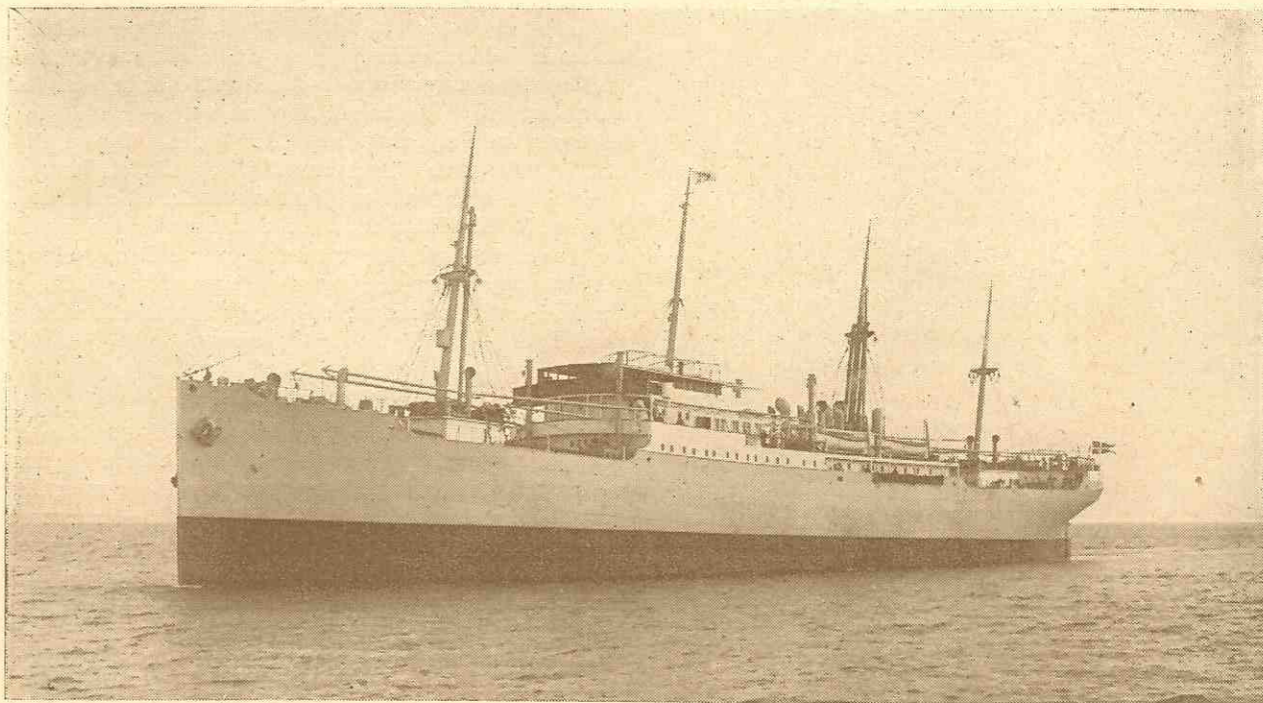
Allerede langt ind i Oldtiden var Rav fra Norden en kostelig Vare. Det førtes ad Floderne og gennem talrige Mellemhandlere over Landene mod Syd frem til de daværende Kulturstater omkring Middelhavet, og det var da ikke mindst for at finde Stedet, hvor Rav direkte kunde købes, at en modig græsk Købmand og Sømand Pytheas omkring Aaret 530 f. Kr. begav sig paa en vovelig Rejse ud af Middelhavet, forbi Herkules-Støtterne (Gibraltar) og paa Vej mod de nordlige Lande. Ogsaa det mærkelige Tin drog ham, og dette i Forbindelse med hans Forskertrang førte ham til England, rundt om disse Øer, mod Nord til Norges Vestkyst, ja selv Ringkøbing Fjord med dets Rigdom af Rav mener man nu, han har besøgt. Beviset herfor skal være et Par af ham nævnte Stednavne, der svarer til de nuværende.

I Tiden omkring Kristi Fødsel kæmper Kejser Augustus's Tropper med Kimbrerne, og Historikeren Plinius (ca. 80 Aar e. Kr.) kan ligeledes berette om Sejlads af romerske Skibe i de nordiske Farvande. Aar 130 e. Kr. véd Ptolemæus at fortælle om de skandinaviske Øer, og ved 500 Tallet efter Kr. er Søtogterne fra de nordiske Lande i fuld Blomstring og omtales Gang paa Gang. Historikerens Kæde er dermed for Danmarks Vedkommende sluttet, og vi træder — i hvert Fald set udefra — ind i Historien som et kæmpende, søgaaende Folk.

Det var gennem fremmede Historiskrivere, vi fik et stort og dybtgaaende Kendskab til den Tid af vort Folks Udvikling og Historie, som ligger forud for »vor egen Tid«, den Tid, da Helleristning og Runer selv fortæller os i oldnordisk Sprog om Folk og Begivenheder. Men med Vikingetiden er vi inde paa historisk Grund, Sagnene lever og optegnes, Danmarks Riges Historie er begyndt.

Det blev Fundene og Tydningen af de verdensberømte »Køkkenmøddinger«, Skaldynger, som kastede Lyset indefra og ud over vort Folks Udvikling. Og med Fundene af Skaldynger fulgte Fundene af Baadene i vore Moser, af Danefæ af enhver Slags, hele vor forhistoriske Fortid laa da aaben og viste os, hvorledes Danerne, Kystfolket havde lært sig at finde Veje over Havet. Den primitive Baad, en udhulet Egeplanke, Skindbaadene, der kun kunde bruges til Flodsejlads, og endelig forskellige Fund af Træbaade viste os som et havbaaret Folk, der i Aarhundreder maatte have været fortrolige med Sejlads paa det aabne Hav. Og denne Skole i Sømandskab var Grundlaget for Gennemførelsen af de store Vikingetogter.

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -



LALANDIA, Ø. K.

## Vikingerne til vor Tid.

ved Christian Bogø.

Om det har været Lysten til Eventyr, Beretningerne om store Rigdomme i fjerne Lande, Hungersnød eller Overbefolkning i Hjemlandet eller indre politiske Kampe, der drev de første Vikinger ud paa Togt, har man endnu ikke helt med Sikkerhed kunnet konstatere. Afgjort falder Vikingetogterne fra Norden hovedsagelig i tre Grupper. De første Togter maa betegnes som tilfældige Udslag af Eventyrlyst og Erobringstogter efter Gods og Guld. Et af de tidligste er det af Angler og Jyder under Anførsel af Hengest og Horsa til England, et andet er den danske Kong Huglicks Søtogt til Rhinmundingen i Aaret 515 (kendt gennem det berømte Beovulfskvad). Dog maa der allerede tidligere være foretaget talrige Togter, thi længe havde man jo kendt de store Handelspladser ved Flodmundingerne fra Rhone over Seinen, Rhinen, Elben, Wester helt over til de russiske Floder, hvor gamle nordiske Navne endnu viser Nordboernes Vej.

Men hvad der allerede her skal slaas fast, er den Kendsgerning, at alle Togter paa eengang var Krigs- og Handelstogter. Ligesom et Handelsskib maatte have bevæbnet Besætning, saaledes var Byttehandel hos Vikingerne meget almindeligt. At være en god Sømand og en god Købmand samtidig var selv Kongernes Stoltthed. Danmarks tidligste Storhandel har altsaa været den, der fandt Sted i det fremmede. En livlig Handelsforbindelse med de nordiske Lande og de rige Markeder mod Syd har fundet Sted i flere Hundreder Aar før 800 Tallet, men fra dette Tidspunkt og et Par Hundrede Aar frem staar Begivenhederne pludselig i de blodige og dristige Vikingetogters Tegn. Saa mægtigt var dette Fremstød efter samtidige Historiskriveres Beretninger, at nordiske Vikinger blev set overalt langs

Europas Kyster. »De skygger med deres Hærskarer over Landene, som naar Himmelen er dækket af Skyer«, skrives der, og i Virkeligheden maa vel Vikingetogterne betragtes som en Slags Folkevandring til Søs.

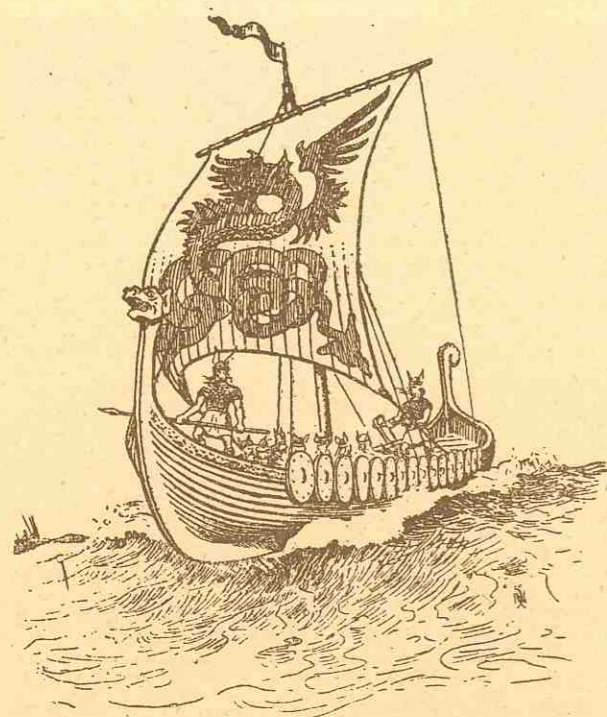
Medens en mild og kristelig Kultur allerede prægede de europæiske Lande mod Syd og Vest, og gav sig Udtryk i udviklede Handelsforhold og i ordnede Samfund, optraadte Vikingerne med det første regulære Plyndringstogt pludseligt i Aaret 793 ved den engelske Kyst. Og fra nu af bliver Togterne langs Nordeuropas Kyster hyppigere og hyppigere. Helt ned til Middelhavet og dets Kyster naar Vikingerne gentagne Gange, og det berømteste af disse Togter er det, som blev foretaget af Lodbrogsønnerne.

Vi er nu naaet til omkring 850—860, og Vikingetogterne var nu i deres Kerne Erobringstogter efter Land. Regner Lodbrog kæmpede om England, og imedens foretog hans Sønner under Haasting Togtet til Middelhavet. Ved Hjemkomsten erfarede de, at Lodbrog var dræbt, og de erobrede da paany det nordlige England.

Overalt ved Europas nordlige Kyster havde Vikingerne sat sig fast, og Europas Kort havde maaske den Dag i Dag set anderledes ud, om de nordiske Krigere havde forstaaet at holde paa de erobrede Egne. Enten det nu gælder England, Frankrig eller Tyskland, saa havde Vikingerne her alle vegne faste Pladser, stærkt beskyttede af Fæstningsværker, og Togterne er nu fra omkring 865 erobrings- og handelspolitiske Krige, der føres langt ind i de fremmede Lande med hele Hære. Saaledes fik den danske Kong Godfred af Kejser Karl store Landstrækninger i Len i Vest Frisland, 886 fandt det store Angreb paa Paris Sted, i 888 kæmpedes ved Verdun, og om ikke Hungersnød havde tyunget Vikin-

- TEXACO CRATER COMPOUND -





Vikingsnekke.

gerne bort, vilde de i Lothringen have haft store Len. I England var den danske Konge Gudrum kronet under Navnet Æthelstan, Danelag, Østangel og North-Cumberland var under dansk Krone, og hvad der gælder vest paa, gælder ogsaa ved Østersøens Bredder mod Syd.

#### Middelalderen.

Vikingetidens Blomstring strækker sig helt ind i vor historiske Tidsregning, hvor danske Søkonger som Knud den Store hersker over hele England. En livlig Handelsforbindelse med de omliggende Lande er i Gang, Danmark har en stor Udførsel og naar nu i Kultur op paa Siden af Europas ældre Folk. En af de større danske Handelsbyer paa den Tid er Hedeby i Sønderjylland, men efterhaanden vokser det ene Køping efter det andet op ved de danske Kyster, og under Valdemar Sejrs rækker det danske Rige fra Vest med Lybæk til Øst med Estland. De paa Nordkysten af Tyskland boende slaviske Vender besejres dels af Danskerne, dels af de indtrængende Tyskere, og Handelen Syd paa tager til. De danske Byer vokser, og en stor Skibsart er allerede en Kendsgerning.

1066 erobrer Danskernes Efterkommere Normannerne England, og dansk Indflydelse her tilligemed Samhandelen gaar tilbage, og da samtidig tysk Indflydelse vinder frem, og daarligere Møntforhold træder til, gaar det mere og mere tilbage med den danske Handel og Skibsfart. Hvad Absalon og Valdemar Sejrs havde vundet, tabtes i Krig af de følgende Konger. Valdemar Atterdag og Dronning Margarethes Regering betegner vel Lyspunkter i den udenrigske Stilling. Imidlertid er Hansastæderne vokset til en Stormagt paa Søen, al Handel paa Kystbyerne er i deres Hænder, og først Kong Erik af Pommern bringer dette Forhold til Ophør.

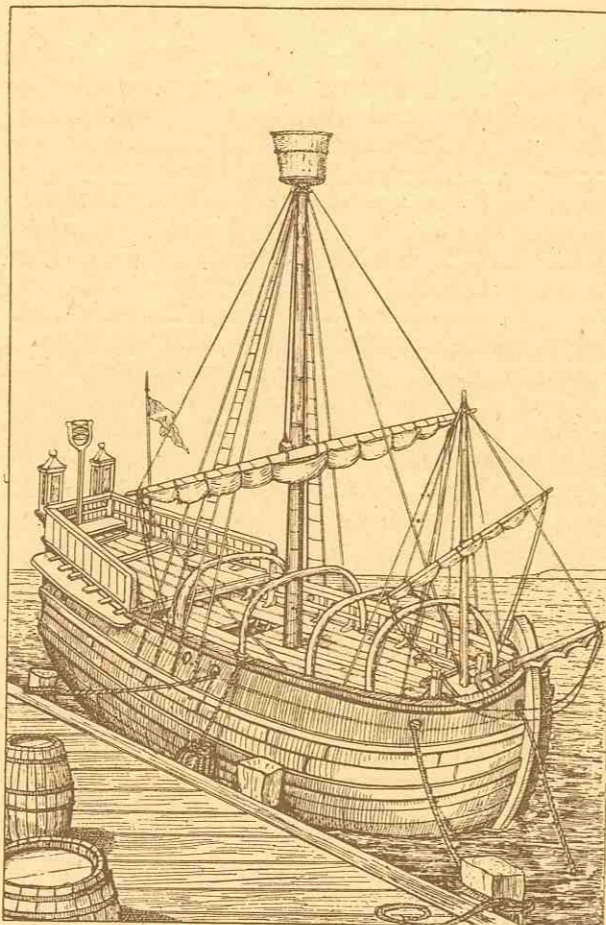
Kong Erik af Pommern, Dronning Margrethes Fosterson, er først nu af de seneste Historikere (Kr. Ers-

lev) sat paa den Plads, der tilkommer ham. I Virkeligheden indledes med ham en helt ny Politik, saavel udenrigs som indenrigs. Han er den første Konge, som har et aabent Øje for den af Absalon valgte Plads Købmannenhavns Betydning. Her, hvor i den tidligere Middelalder de store Fiskemarkeder har fundet Sted, og hvor Købmænd fra Nord og Syd samledes, maa Danmarks Hovedudfaldsport være. Gentagne Gange brændt og nedrevet af Lybækkerne, der frygtede denne voksende Stad, rejser den sig dog atter, og da Kong Erik gør den til Rigets Hovedstad, løber Lybækkerne atter Storm mod Byen — heldigvis dog forgæves.

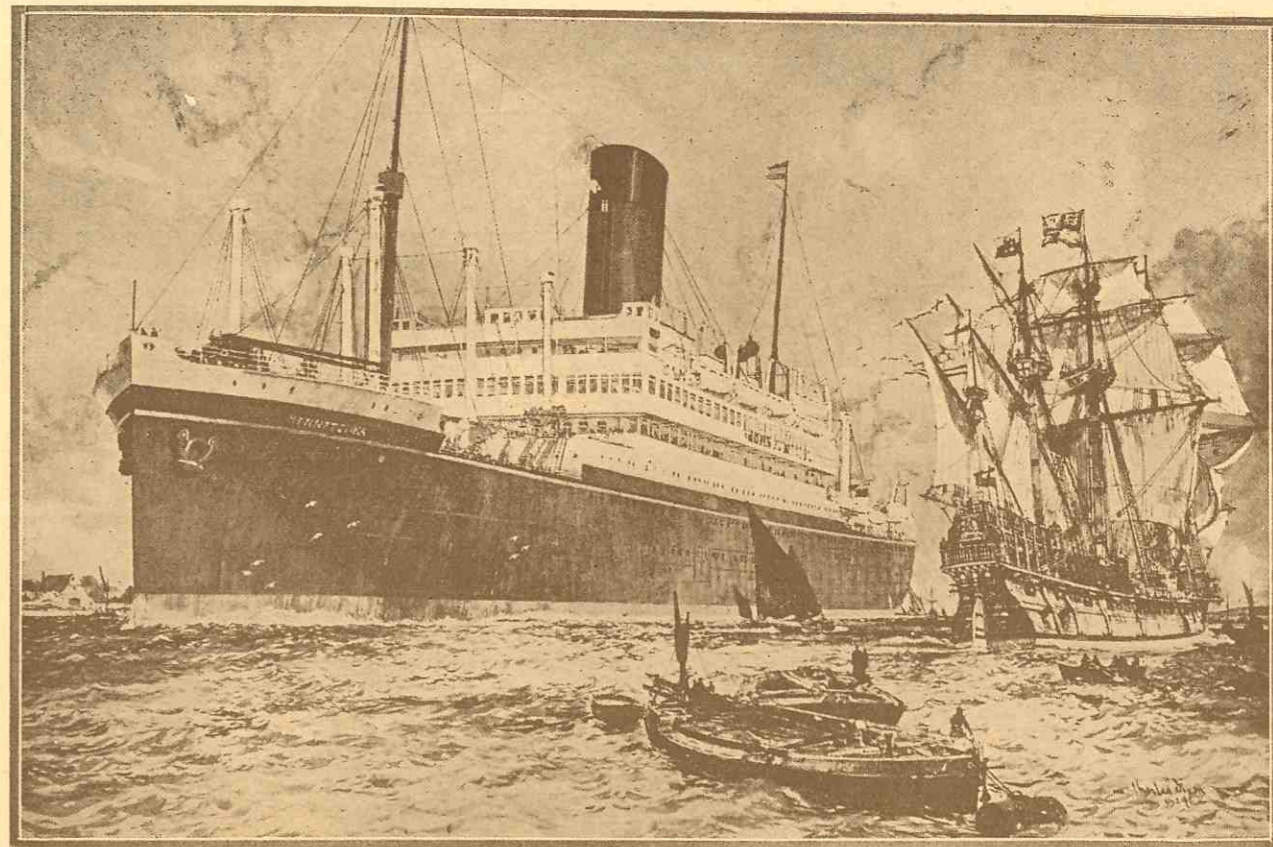
#### Den nyere Tid.

Den senere Christian I, som gennemfører Tanken om Universitetet, udvider yderligt Købstædernes Rettigheder paa Bekostning af de tyske Handelskompagnier, som søgte at faa Fodfæste. Medens de store Rigdomme, som tidligere var kommet Landet til Gode ved Udførselen af Sild fra de mægtige Sildemarkeder ved Sundet, nu svinder ind ved Flamlændernes Konkurrence, faar Landet dog en ny Indtægtskilde i Hornkvæget. Men al udenrigs Handel sker dog hovedsagelig ved udenlandske Skibe, ikke alene tyske, men tillige hollandske og engelske. Ligeledes hæmmer i høj Grad Unionskrigene og Reformationsopgøret for lang Tid dansk Søhandel.

De ældste opbevarede Regnskaber for Øresundstolden giver et godt Billede af Tiden. Fra 1497 haves spredte Oplysninger, men fra 1536 findes de fuldstændigt. I 1558 passerer saaledes ca. 2250 Skibe Helsingør; deraf



Købmandsskib fra c. 1390.



Orlogsmænd fra det 16. Aarhundrede (ca. 1550) sammenlignet med en moderne Oceandamper.

har Nederlandene Førstepladsen med 1270, medens Danskerne højest naar op paa 32. Havde Christian III's Tid ikke rummet stor Fremgang paa det maritime Omraade, saa var dog Hansavælden brudt, og under Frederik II blev endelig Hamburgerne tvunget ud af Skibsfarten.

En stor dansk Søret ser 1561 for første Gang Lyset. Der gives Love for den almindelige Skibsfart og endvidere for Skippernes, Styrmandenes og Mandskaberens Stilling. Regler for Hyre og Kost gives, og Tvistsspørgsmaal vedrørende Sammenstød, Bestuvning og Skibbrud faar deres særlig Domstol for Sø- og Handelsforhold.

Syv Aar senere udkom den første trykte Lærebog i Navigation. Forbilledet var hollandske Lodsboøger. Talrige »Landkendinger« var optegnet, Søtønder udlægges, og man gaar bort fra det gammeldags »Blusseri« og begynder at bygge Fyr (Fyrkurve, 1561 (Skagen, Anholt og Kullen).

Endnu er Sejladsen af danske Skibe gennem Sundet ringe, men i 1569 stiger Tallet pludseligt fra 91 til 222, i 1642 passerer over 600 danske Skibe Kronborg. Forrest er de København tilhørende Fartøjer, medens Helsingør, Malmø og Flensborg kæmper om Andenpladsen. Endelig kommer Aalborg, Ribe, Aarhus, Randers og Odense. Skibenes Størrelse er kun ringe, 30—100 Læster (2 Tons) gennemsnitligt; til Gengæld er deres Typer talrige, efterhaanden som Samkvemmet og Behovet vokser, og Erfaringerne bliver større.

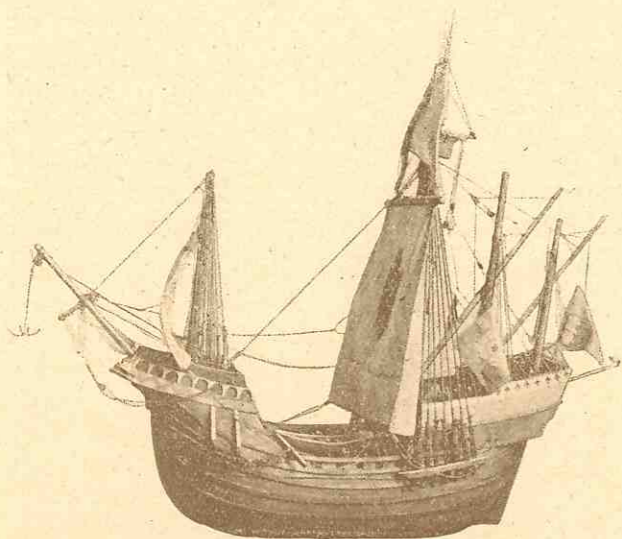
Medens Vesterlandene, og navnlig de sydlige, gennem Aartusinder havde staaet i Forbindelse med Orienten, var det egentlig først Korstogene, der bragte Vestens Folk den direkte Forbindelse. Marco Polo's fleraarige

Ophold i Kina og Sørejsen hjem ledte Tanken hen paa den Opgave mod Vest af finde Søvejen til Indiens Kyster. Endskønt Menigmand endnu ikke forstod Astronomiens Opdagelser, blandt andet, at Jorden var rund, saa var i den oplyste Verden den Sag dog klar, saa klar, at Christopher Columbus 1492 lagde ud fra Cadiz for at finde den Vej over Havet, som skulde føre ham frem til Indien. Og dog havde allerede tidligere Danske betraadt Amerikas Jord.

Kong Erik af Pommern og Prins Henrik, Søfarernes nære Forbindelse, har allerede tidligere været omtalt her i Bladet. Som bekendt sendte Henrik Søfareren en Ekspedition mod Vest og den ene af Lederne i Togtet til Amerika 20 Aar før Columbus, Pining, var forøvrigt en af sin Samtids — særlig af Englænderne og Hanseaterne — frygtede »Søhaner« og blev senere af Kong Hans udnævnt til Lensmand paa Island. At Skibene endda skal have været i Grønland saa højt som ved Angmagsalik, er godtgjort, men Rejsens stolte Resultater fik ingen Betydning, da Danmark under Christian II den følgende Tid spildte sin Kraft i Kampene med Sverrig. Under Frederik II udsendtes en Ekspedition til Grønland, ligesom ogsaa Hollænderne og Englænderne fik travlt, idet Nordhavet med sin rige Hvalbestand lokkede, Talrige Rejser foretoges, og nye Lande mod Nord opdages — af andre. Og først Christian IV faar Øjnene op for Mulighederne i Grønland. Med en Flaade foretager han endda ombord i Flagskibet »Victor« 1599 en Rejse til det fjerne Skatland, senere udsendtes flere Ekspeditioner.

Englænderne havde nu forsøgt at finde Vejen til Indien Nord om Amerika, og dette foranledigede Udsendelsen af Jens Munks Ekspedition, der efter utrolige





Skib fra Erik af Pommerens Tid (ca. 1430).

Lidelser i Isen vendte tilbage uden at have kunnet forcere Nordvestpassagen.

1594 fandt Hollænderne Vejen til Ostindien rundt om Afrika, Englænderne fulgte efter, og naturligt nok søgte Christian IV at vinde for Danmark, hvad vindes kunde. 1616 udstedtes en Oktroi, der gav et Selskab, dannet efter hollandsk Mønster, Eneret i 12 Aar til at handle paa Ostindien. Det blev først til Virkelighed et Par Aar senere. Det nystiftede ostindiske Handelskompagni havde ved Kongens Hjælp endelig faaet en Flaade klar. Til Fører af denne var udset den unge Adelsmand Ove Gjedde, men den egentlige Leder og Op-havsmand til Ekspeditionens Afsendelse var en hollandsk Svindler Bashouweer. Ekspeditionens Resultater vilde i høj Grad være afhængig af Forberedelser hos Magthaverne i Østen, og her havde Boshouweer fuldstændig ført Kongen og Kompagniet bag Lyset. Takket være Ove Gjeddes Forhandlingsevne fik Danmark dog alligevel fast Fod i Indien (Trankebar), hvor Fæstningen Dansborg opførtes. At Foretagendet herude lykkedes, skyldes ikke mindre Hollænderen Roland Crappe's Fortjenester som Handelsleder.

Ogsaa paa Guineakysten drev vi Handel og anlagde Forter. Vor Indsats her er (efter Kay Larsen) stor og betydelig. Navne som Christiansborg, Frederiksborg og Kongensten har god Klang, og Skade kun, at Danmark var saa optaget af Kampe med Sverrig, ellers havde vi den Dag i Dag maaske endnu høstet Lønnen af Fædre-nes Arbejde. Kompagniernes indbringende Sejlads paa disse Kyster gennem senere Tid kunde ikke opveje selve Besiddelsen, der for en ringe Sum overdroges England 1850.

Christian IV's Betydning for Danmark maales ikke ved hans kostbare og uheldige Krige med Svenskerne, derimod ved hans store Interesse for Flaaden som Helhed og Danmarks Udenrigshandel og ganske særligt ved den Kærlighed, hvormed han omfattede Byen Københavns Havn. Hans rige Initiativ rejste ham nye Byer, Christiania, og Bydele, Kristianshavn, Børsen og Rosenborg er ligeledes herlige Minder om hans Storsyn. Havnen udvidedes og forbedredes, Handelskompagnier voksede frem. Tredivaarskrigen drev talrige velstaa-

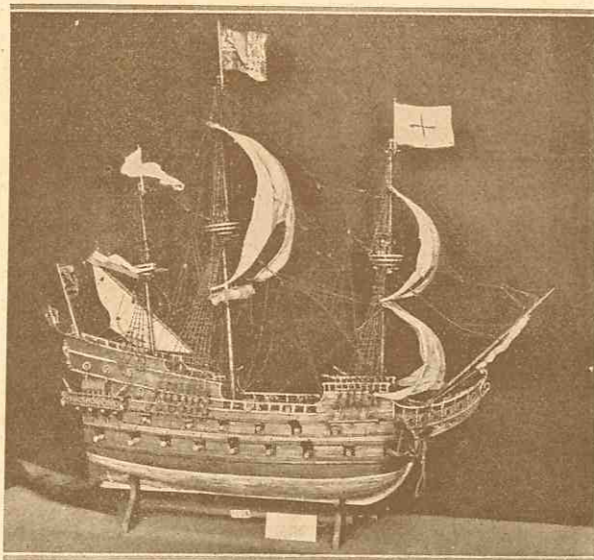
ende hollandske og tyske Købmænd til Danmark, hvor de hos Kongen fandt den rette Forstaaelse. Desværre medførte hans Kampe i Tyskland, at store og rige Chancer alligevel lagdes øde.

#### Kolonierne og Kinafarernes gyldne Tid.

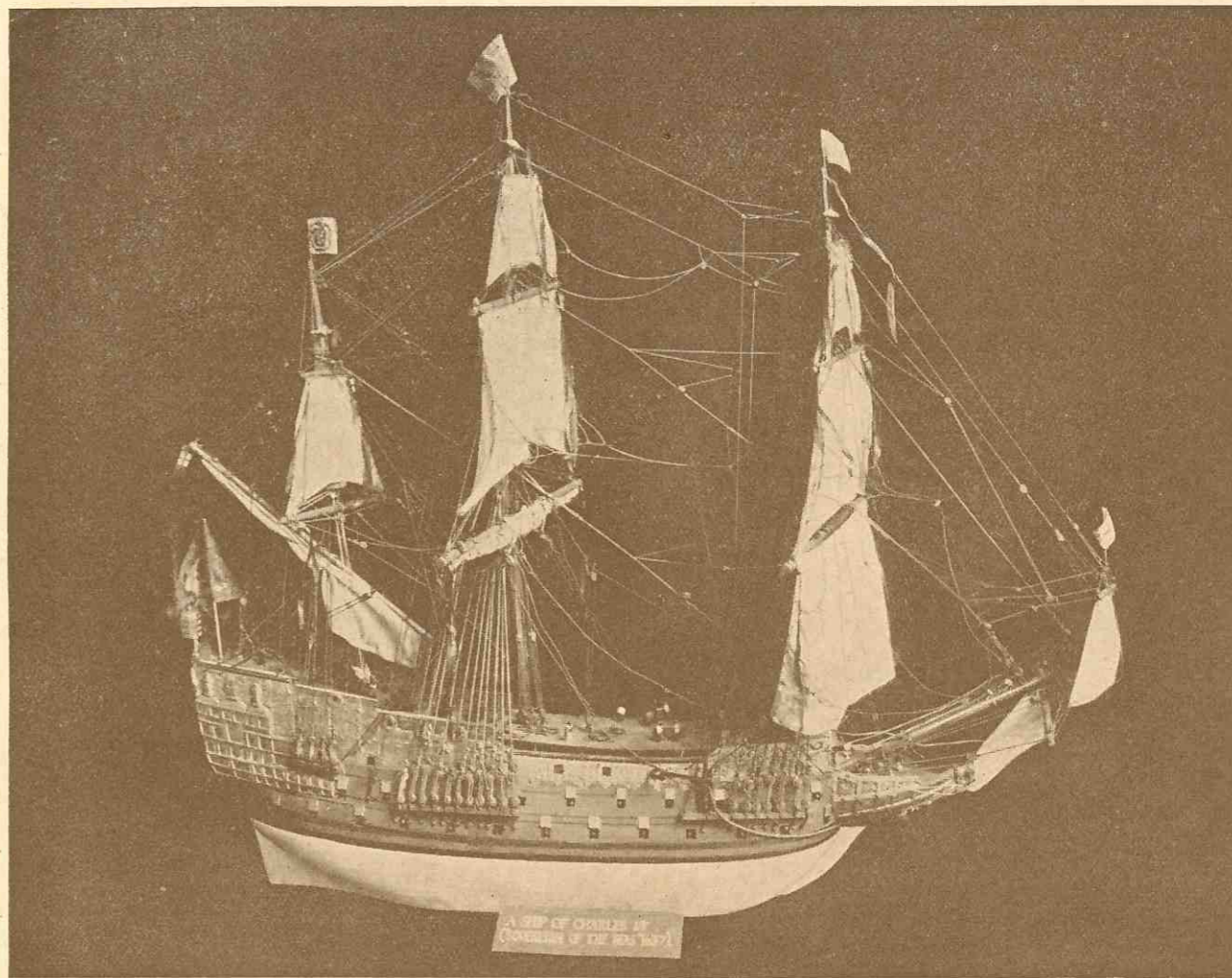
Den store nordiske Krig ødelægger ligeledes enhver Chance for Søhandelen, men omkring 1730 gaar det atter fremad, 1732 stiftes det kgl. octr. danske østasiatiske Kompagni, der fik Privilegier til at benytte Trankebar og anlægge Stationer paa Indiens Kyst. Et vestindisk-guineisk Kompagni havde eksisteret i flere Aar i København, over hvilken By den meste Søhandel koncentreredes. 1756 udbryder den store fransk-engelske Kolonialkrig, og for det neutrale Danmark, hvis Udenrigspolitik lededes af J. H. Bernstorff, kom der nu gode Chancer, idet Handelen paa de franske Kolonier nu, grundet paa Englændernes Overmagt, stod aaben for neutrale Skibe. Paa Middelhavet var endda det danske Flag en Tid det eneste, i 1759 gik 400 dansk-norske Skibe paa Fart her, og Fragtfortjenesten var (efter Alb. Olsens Opgivende) i Tidsrummet 1755—70 ca. 14 Millioner Rigsdaler. Under Minister Schimmelmans heldige Forsøg paa at opbølge de senere indtraadte daarlige Finansforhold dukker Tanken om en Frihavn op, og Guldberg forsøger senere at oparbejde en størstilet Hvalfangst i det nordlige Ishav, ligeledes den grønlandske og finmarkske Handel, den første som Monopol.

Den nordamerikanske Frihedskrig, mellem Staterne og England, som udbryder 1776, skaber nye og store Chancer for dansk Skibsfart, idet efterhaanden de forskellige i Krigen indblandede Landes Handelsflaader ved gensidigt Kaperi lammes. Den forøgede Efterspørgsel efter Tonnage skabte forøget Virksomhed paa danske Værfter, og Storhandelen over Københavns Havn forarsagede store Udvidelser her, Toldboden og Kajerne indtefter, ligeledes paa den anden Side af Havnen, voksede frem. 1725 var det kgl. octr. Søassurancekompagni stiftet; 1786 stiftedes »De private Assurandører«; 1797 ejede København alene 342 større Skibe, der gik i Fragtfart over hele Jorden.

Beskrivelsen af de dansk-ostindiske Koloniers Historie



Orlogsmænd fra ca. 1530.



Orlogsmænd fra Christian IV's Tid.

vilde blive alt for vidtløftig. Skibsfarten var stor, ligeledes Udbyttet: I Aarene 1772—84 indtjentes saaledes ikke mindre end henved 20 Millioner Rigsdaler, heri dog medregnet, hvad Skibsfarten paa Kina indbragte.

En anden udmærket Koloni var Frederiksnagore, der under Krigen med England 1801—14 blev besat af Englænderne ligesom de øvrige Kolonier. Ved Krigens Ophør blev de dog atter givet tilbage.

Endnu et Forsøg paa Kolonisation blev gjort med Nicobarerne, men 1845 overdroges alle danske Fastlandskolonier til England, og Overdragelsen fandt højtideligt Sted ved Korvetten »Galathea«s Nærværelse.

Et stort og herligt Kapitel af Danmarks Sø-Historie var afsluttet.

1653 havde Frederik III givet et Handelsselskab Privilegium for Handel paa Vestindien, uden at det dog rigtigt blev til noget. Først 1671, da »Det dansk vestindiske Kompagni« blev oprettet, kom der Fart i Tingene. 1671 tog Danmark Sct. Thomas i Besiddelse og i 1675 Sct. Jan. Sct. Croix købtes 1733 af Hollænderne. Med skiftende Held i Kolonisationen af disse Øer arbejdedes stadigt fremad, hovedsagelig med Slaver fra Guinea. Størst Udbytte gav stadigt Sct. Croix, endskønt Sct. Thomas med sin glimrende Havn ikke gav noget efter. Skibe af alle Nationaliteter samledes her, og store Rig-

domme hobede sig op. Neger-slaveriets Ophævelse 1847 gav mærkeligt nok Anledning til stort Negeroprør, og Tilbagegang i Handel og Produktion bragte Tanken om Salg af Øerne paa Bane.

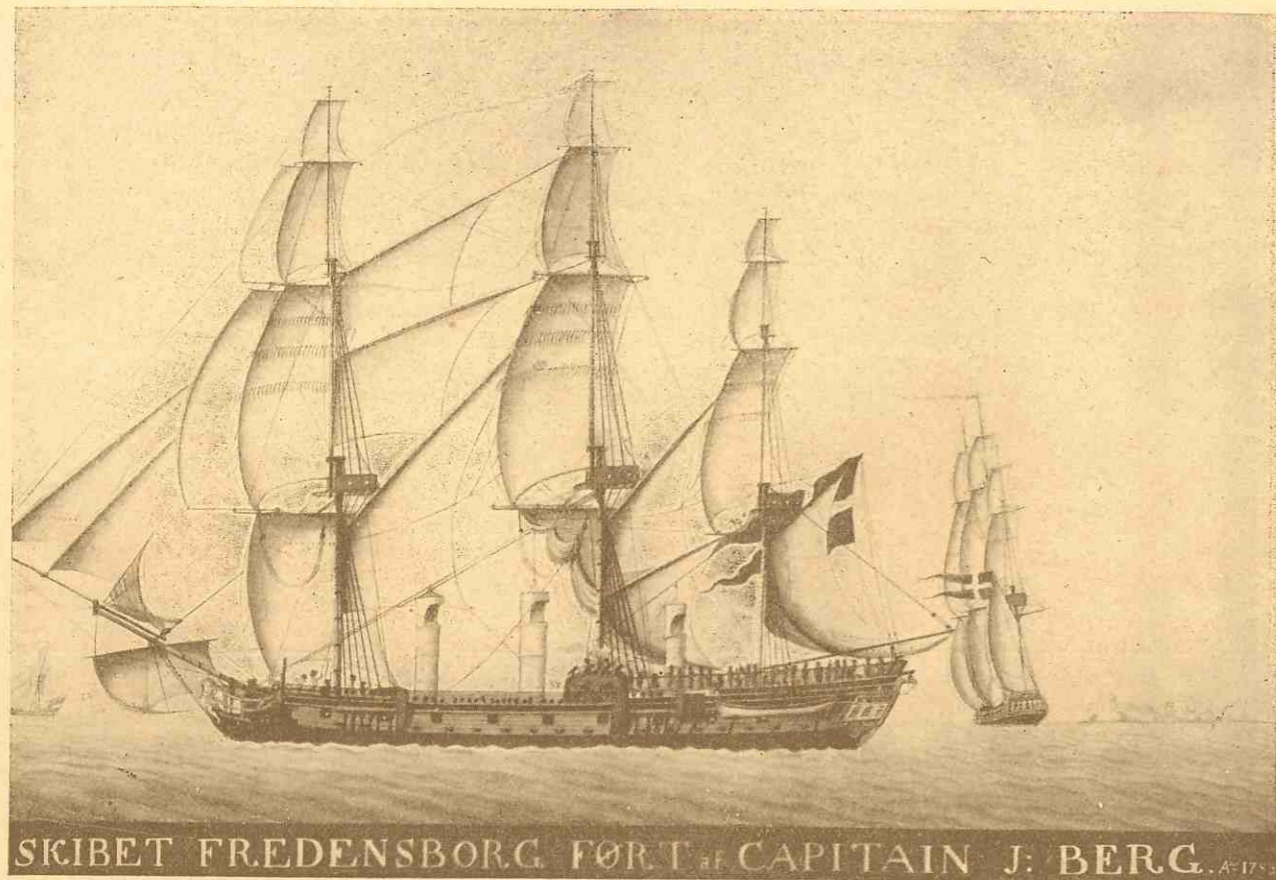
Medens England under Frihedskrigen ikke havde taget bestemt Stilling til Spørgsmaalet »Frit Skib, fri Ladning«, modsatte det sig til Gengæld under Revolutionskrigene denne Opfattelse. Endskønt vi afgjort havde Interesse og Sympatier med England, førtes vi dog ved en ufornuftig Politik og Tilfældigheder i Forbund med Frankrig, hvilket tilsidst førte til den for os saa sørgelige Konflikt og Slaget paa Reden 1801 og senere »1807«.

Under de skiftende politiske Forhold med Danmarks Tilknytning til de forskellige Magter havde dansk Skibsfart snart haft glimrende Chancer og snart været udsat for total Ødelæggelse. Til Tabet af vor stolte Orlogslaade kom Tabet af Handelsflaaden, men disse Aar har et særligt Hædersminde at opvise, nemlig de hæderfulde Søkampe, som danske Orlogsmænd udfægtede under Konvojering af danske Skibe.

#### Dampens Aarhundrede.

Efter Krigen stod vi med mindre end Halvdelen af vor Handelsflaade tilbage; lidet hjalp det, at vore raske Kapere havde taget mangt et prægtigt engelsk Skib.





Vi kunde foreløbig ikke tage Del i Skibsfarten paa oversøiske Havne, og talrige store Handelshuse var gaaet fallit, men et Par Lyspunkter var der: Handelen med Sukker fra Vestindien og Kornhandelen. Hamburg var forøvrigt ved at knuse København som Søhandelsby, hvilket særligt skyldtes Øresundstolden, som derfor nedattes 1842, hvilket atter havde til Følge, at København som Havn gik en ny Blomstringstid i Møde. 1851 indrettes et Frilager paa Toldboden, og mægtige Planer om Havnens Udvidelse, deriblandt en Frihavn, er fremme. Handelsflaaden er kun lille, men Antallet af Skibe stiger hurtigt, i 1857 har København 312 Sejlskibe og 14 Dampskibe.

Indenfor Skibsfartens Historie er der en Faktor, som allerede ved det 19. Aarhundredes Begyndelse bliver synlig og gør sig gældende (for at sige det med Paradox): den usynlige Damp. Allerede Napoleon skal ved Efterretningen om Robert Fultons første Damp «Clermont» 1807 have ønsket sig en saadan til Hjælp mod den uovervindelige engelske Flaade, men Dampene var endnu kun et Fata-Morgana.

Den første danske Damp var bygget i England, hed «Caledonia» og kom til København 21. Maj 1819, hvor den vakte Jubel hos Indbyggerne, men Betæneligheder hos de gamle, tjærede Gutter, som nu »føjte sig tilovers«. Skibet sattes straks i Passagerfart, først paa Helsingør, senere paa Kiel.

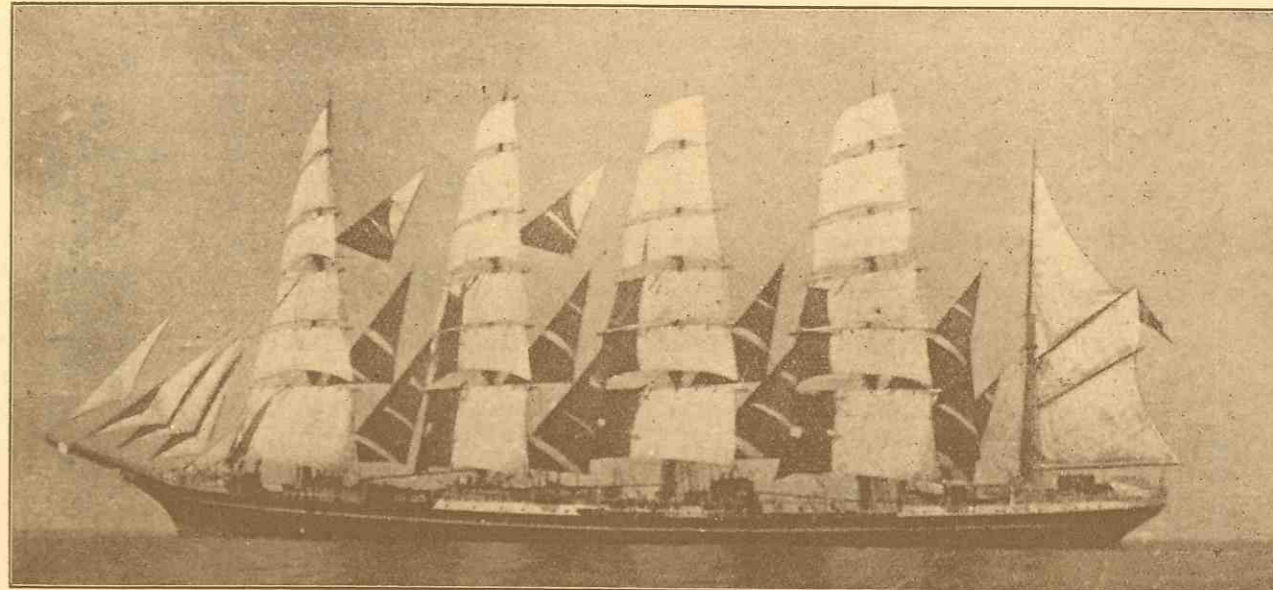
Udviklingen skred rask fremad; 1838 gik den første Damp fra England til Amerika, men selv om Jacob Holm 1825 ansøgte om Eneret til at drive Dampskibsfart paa Jylland, havde Sejlskibene dog ikke givet op

endnu, og talrige store Rederier havde Flaader af søgaaende Skibe, blandt saadanne var C. K. Hansen, Moses & Søn, G. Melchior og Heering.

Efterhaanden overtoges Postbesørgelsen af Statsdampskibe, flere Dampskibsselskaber opstaa, og blandt Tidens Foregangsmænd maa nævnes C. P. A. Koch og H. P. Prior og C. F. Tietgen. »Det Forenede Dampskibsselskab« stiftedes 1866, og det kan siges, at hermed begynder en stor og hæderfuld Tid for den danske Skibsfart. Efter det tunge Slag, som var tildelt Danmark ved Tabet af Sønderjylland, betød Dannelsen af dette Selskab intet mindre end et fornyet nationalt Initiativ, hvortil det voksende Landbrug og den deraf følgende Eksport yderligere bidrog. Maatte end Landbruget tvunget af Forholdene i Udlandet snart lægges om (Flæsk og Smør), har det ved sin Givtighed været Landets største og sikreste Indtægtskilde. Og heldigvis har Besørgelsen af denne Export fra de første Dag været sikret dansk Skibsfart, idet »D. F. D. S.« til Stadighed har kunnet præstere den mest hypermoderne Transport.

Senere overtog »D. F. D. S.« Thingvallaselskabets Baade til Emigrantfarten, men Selskabet havde da ikke alene oparbejdet faste Ruter paa de danske Havne, men tillige paa talrige oversøiske Pladser i den gamle saavel som i den nye Verden, og den Dag i Dag staar »D. F. D. S.« under Direktør A. O. Andersens Ledelse som Danmarks største.

Tiden op om Aarhundredskiftet er en Blomstringstid for dansk Skibsfart. Nye Dampskibs Rederier dannes af dygtige og initiativrige Mænd, ofte tidligere Lang-



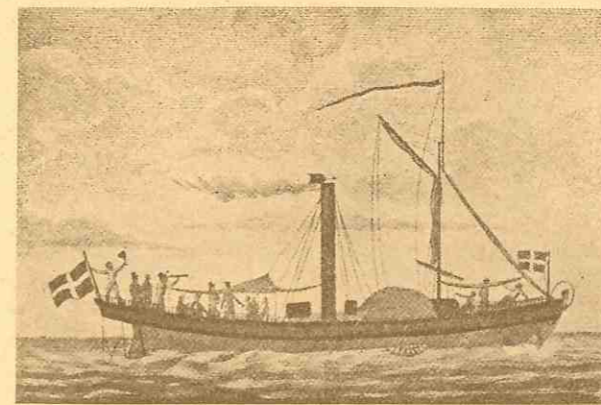
Dansk Sejlskib, Skoleskibet KØBENHAVN, Ø. K.

farts Kaptajner, og danske Skibe viser Flaget Verden over. Danmark staar nu mellem de Lande, der i Forhold til Indbyggerantallet har flest Skibe, som Nr. 4, og dansk Sømandsskab regnes mellem Verdens første.

Af danske Dampskibsselskaber er følgende de største: *Det Forenede Dampskibs Selskab, Det Østasiatiske Kompagni, Dannebrog og C. K. Hansen, A. P. Møller, Progress og Skagerak, J. Lauritzen, Torm, Vendila, Myren, Norden, Orient og Dansk-Fransk.*

#### Danmark og Verden derude i Motorens Tegn.

Et særligt Kapitel i dansk Skibsfartshistorie danner Det Østasiatiske Kompagni's Tilblivelse og Vækst. Stiftet af Kaptajn H. N. Andersen 1897 er det allerede nu en af de bærende Piller i dansk Samfundøkonomi og har al Eventyrets Glans over sig, samtidig med, at dets Vækst dog til syvende og sidst skyldes intens Indsats af villende Mænd og et verdensomspændende Klarsyn. Selskabet er forsaavidt noget for sig selv, paa engang Rederi og Handelsselskab og ejer tilligemed Søsterselskaber betydelige Koncessioner for Skivdrift i Siam og Minedrift og Gummplantager paa Malakka. Og endnu



Danmarks første Dampskib: CALEDONIA

eet Hædersblad kan flettes i Kransen om Ledelsen for dette Selskab: Det var paa Initiativ af »Ø. K.«, at det kendte danske Skibsværft *Burmeister & Wain* byggede sine nu verdenskendte Dieselmotorer til Skibe. »Ø. K.«s første Dieselmotorskib »Selandia« foretog sin første berømte Rejse under hele den skibsfartsinteresserede Verdens Spænding, og nu er Dieselmotorskibene paa alle Verdenshave godt paa Vej til at fortrænge Dampene.

En anden Art af Skibsfart er Bjergning, og paa dette Omraade nyder det danske Bjergningselskab *Em. Z. Svitser* international Anerkendelse.

Dansk Skibsbygning staar paa Højde med Verdens bedste, og talrige ny Bestillinger til Udlandet søsættes stadig fra danske Værfter, blandt hvilke kan nævnes, foruden *Burmeister & Wain*, Københavns Flydedok, Thornycroft, Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Nakskov Skibsværft, Odense Skibsværft og Frederikshavns Skibsværft.

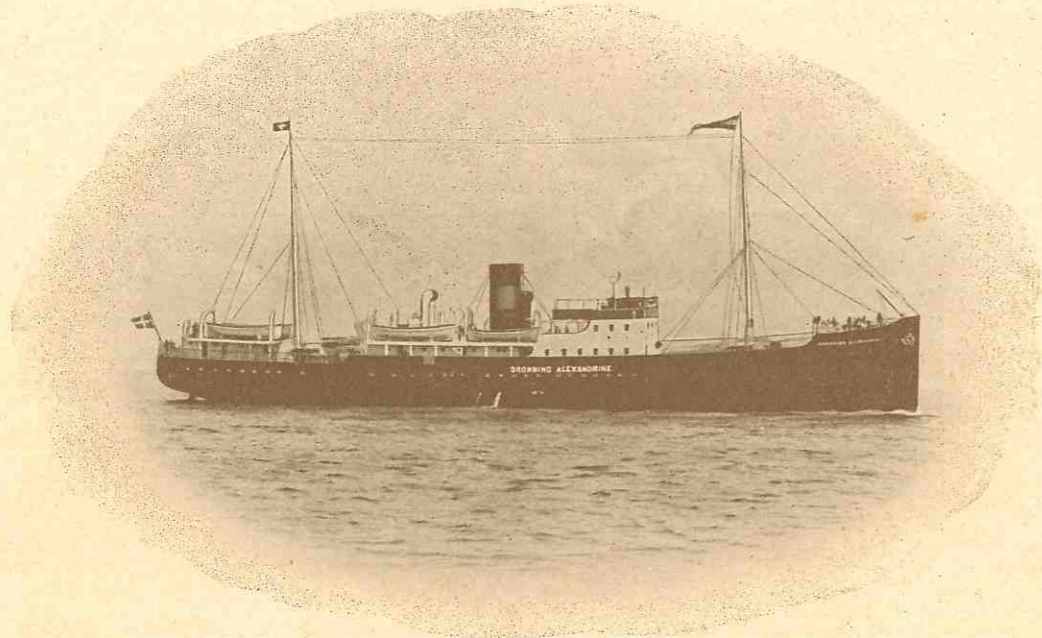
Handelen paa Grønland og Fiskeriet dér er stadig monopoliseret af »Kgl. Grønlandske Handel«, der søger at faa det mest mulige ud af Forholdene, skønt vi næppe tilnærvesvis kan naa de Resultater, Nordmændene kan opvise med Hensyn til Hvalfangst i de arktiske — og antarktiske Have.

Den danske Fiskeriforening har fulgt med Udviklingen og er efterhaanden gaaet over til Motordrift i store søgaaende Kuttere, ved Hjælp af hvilke de med Held deltager i Fiskeriet i Nordsøen, samtidig med at den Tradition tro danner Kernen i vort udmærkede og godt udrustede Redningsvæsen. En dansk Fisker er Opfinderen af det nu over hele Verden benyttede »Snurrevaad«.

Talrige Organisationer indenfor Skibsfartens Folk varetager Forhandlingerne vedrørende Søens Spørgsmaal, og dansk Søforsikring er i stigende Vækst. Flere Sømandshjem og Stiftelser er oprettet.

Interessen for Københavns Havn har stadigt været





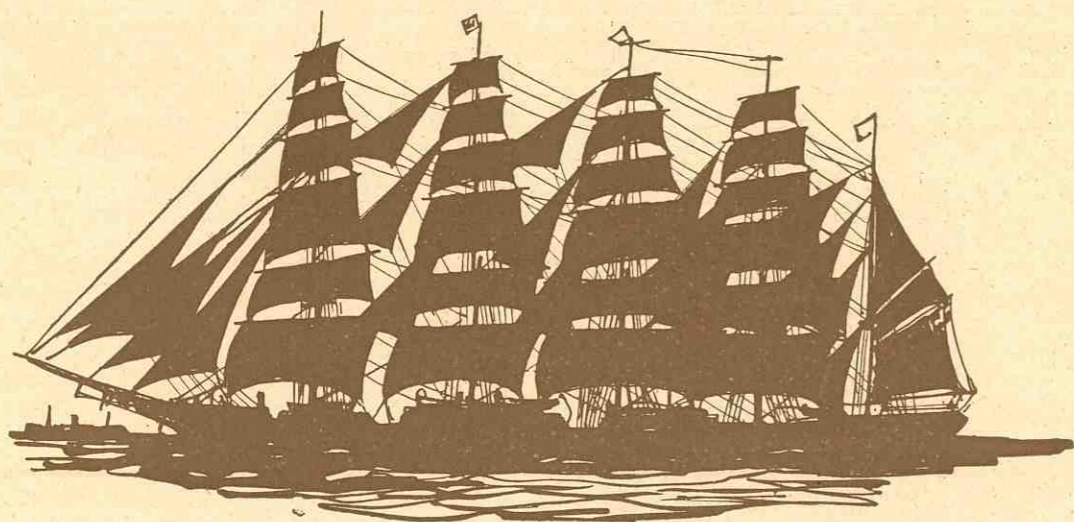
Motorskibet DRONNING ALEXANDRINE, D. F. D. S.

levende. I Havnen er foretaget flere Udvidelser, bl. a. aabnedes 1895 Københavns Frihavn mod Nord. Store Planer om nye Udvidelser er fremme, en Sydhavn er anlagt og Østhavnen ved Amagers Østkyst under Debat — og paa Trapperne.

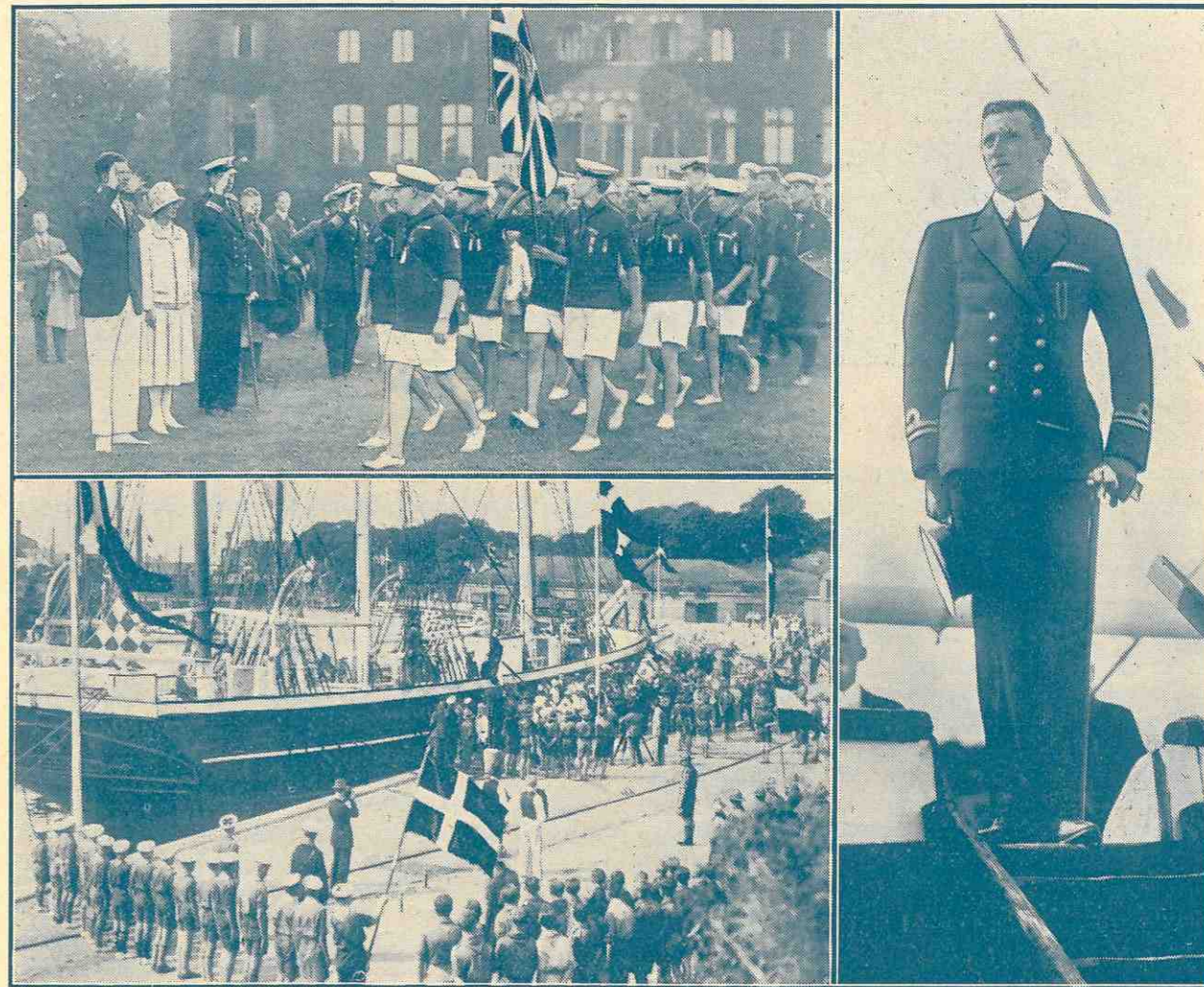
Medens Orlogsflaaden nu under Verdenskrigen var stærkt optaget af Konvoiering, dog udelukkende i indenrigske Farvande, og ikke fuldtud fik Lejlighed til som i 1864 (Slaget ved Helgoland) at hævde Flagets Ære, blev det til Gengæld Koffardflaadens Folk, som flettede sig en uvisnelig Hæderskrans.

De fortvivlede Forhold, foraarsaget ved Tysklands

Blokade af England og den uindskrænkede Ubaadskrig, som Danmark straks efter Krigens Begyndelse maatte lide under, lagde et tungt Kors paa den danske Sømandsstand fra den øverste Skibschef til den Yngste ombord. De danske Søfolk blev troligt paa deres Post til det sidste, og følgende Tal taler mere end Ord: 96 Sejlskibe, 12 Motorskibe og 150 Dampere — ialt 258 gik tabt, blev sænkede eller skudt ned, og 53 Kapitajner, 59 Maskinmestre, 64 Styrmande, 179 Matroser, 67 Fyrbødere, 60 Hovmestre og Kokke, 3 Fiskere, 18 Drengene og 9 ubekendte fandt deres Død i Bølgerne for Fædrelandets Skyld.



## Søspejderne samles i København.



Øverst: Sø-Spejderne defilerer forbi den svenske Kronprins, den svenske Kronprinsesse og Prins Knud. Nederst: Parade foran den gamle Grønlandsfarer. Til højre: Prins Knud taler.

Alverdens Søspejdere har været samlet i Danmark. Paa Kronborgs mindeværdige Bastion slog man Lejr, men havde forøvrigt faaet overladt et af de gamle Hvalfangerskibe som Repræsentationsskib. Det laa saa i Helsingør Havn med alle Signalflagene oppe og pyntede saa smukt.

Tiden har været anvendt til forskellige Slags Opvisninger og »Lejrbaal«. Gæsterne har endvidere væ-

ret vist rundt om i Havnen og til vore forskellige Seværdigheder. Mange private og betydende Mænd har vist Søspejderne Venlighed og Gæstfrihed; bl. a. var de en Dag Gæster hos Hr. Skibsreder *Hans P. Carl* i Saunte. Selve Stævnet fik Glans derved, at Prins *Knud* havde overtaget Protektoratet og førte an i Højtidelighederne.

### LAVTRYKS - DAMPTURBINER

SYSTEM BAUER-WACH

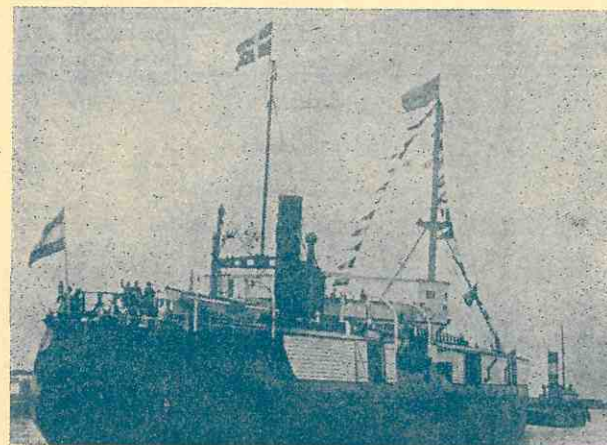
INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.





## AUTOMOBILFÆRGE TIL SKAANE



Billedet viser den gamle, tyske Orlogsmand »Odin« omdannet til en moderne Automobil-Færge.

To af Transportens vigtigste Nyfrembringelser, Automobil og Flyvemaskinen, rykker stadigt længere og længere frem og kræver Terræn. Nu er man i Gang med et Forsøg paa at skabe Færgeforbindelse til Skaane, og forleden var man ude paa den første

Tur. Det er Skibsreder Albert Jensen, som er Foregangsmanden, idet han har omdannet en gammel tysk Orlogsmand »Odin« til Færge. Den første Tur faldt særdeles vellykket ud.

*I Sejlbåd til Amerika. — To Mand i et to Tons Fartøj afgaaet fra Reykjavik.*

En engelsk Sejlbåd, »Joan« fra Falmouth, paa kun to Tons, afsejlede forleden Fredag herfra til Amerika via Grønland. Baaden er ca. 25 Aar gammel. Besætningen bestaar af Ejeren, Kaptajn Sinclair, og en Mand til. De har sejlet med Baaden fra London hertil, og de venter at naa Labrador om fire Uger.

En anden engelsk Baad, »Primrose«, paa 17 Tons, med fem Mands Besætning og forsynet med Motor, er ogsaa paa Vej fra Island til Labrador. Den sejlede fra Southampton den 12. Juli og ankom hertil den 2. August. Kaptajns Navn er Fred Ames, og tre af Besætningen er Studenter fra Harvard Universitetet.

*I Drift i Stillehavet.*

»Proteus«, en 25 Aar gammel, norsk Damper paa 1678 Tons, forlod Port Kembla den 30. Maj bestemt til Tchio, og under en svær Storm den 4. Juni havarerede Roret. Man forsøgte at rigge et Nødror til, men Vejret var for haardt. I 10 Dage drev Skibet hjælpeløst om, og først den 14. Juni mødtes en amerikansk Damper »Crosskeys«, der efter meget Besvær i den høje Dønning fik en Trosse overført, som blev gjort fast i »Proteus«s Ankerkæde, og man holdt nu efter Brisbane som nærmeste Havn. Man kom til Cap Moreton den 16. og fik her Lods ombord i begge Skibe; senere kom Slæbebaade ud, som, da Trossen sprang, overtog Slæbningen og bragte »Proteus« i Havn, hvor den blev repareret.

## GARGOYLE MARINE OLIER

Benyttes af ca. 70 % af Verdens  
Damp- og Motorskibe

Erholdes i nøjagtig ens Kvalitet  
i de fleste Havne Verden over



VACUUM OIL COMPANY A/S, KØBENHAVN K.

## Kolding Skibsværft, Kolding. (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 & 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

## NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

## GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN & LARSEN

Skibssmede & Maskinværksted.

Telf. 107.

KOLDING

Telf. 107.

## HENRY FISKER & Co.

(R. RASMUSSENS EFTF.)

HAVNEPLADSEN

KOLDING

TELEFON 206

Største Lager af al Skibsproviant.

(Saavel fortoldet som uførtoldet.)

## H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## RUD. KRAMPER & Co., HORSSENS

SPECIALFABRIK FOR »KRAMPER« MOTORER, SAMT RESERVEDELE  
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE »GIDEON« MOTORER

TELF. 427

TELEGRAM-ADRESSE: »KRAMPER«

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDDINGER

Telegram-Adr.: »STAALVÆRFT«.

Telefon 1859. - Statstelefon 52.

## ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN

NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

## K. ALBERTSENS SEJLMAGERI

HAVNEGADE 46 ODENSE

## Kedelrensning

Rustbankning

Eldst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



## Biscuitfabriken „NORDEN“ KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS

Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik





## DE AMERIKANSKE BOYS

Billedet viser de amerikanske Boys ved Ankomsten til København. Anføreren „Sven Spejder“ ses i Midten.

Som et Led i Arbejdet paa at skabe større Forstaaelse mellem Amerika og Danmark har man inviteret et Hundrede amerikanske Dreng herover og sat dem ind i danske Forhold. De »anførtes« af Hr. Sven Knudsen, almindelig kendt som »Sven Spejder« indenfor Lauget. Paa Billedet ses han længst til højre (ved Ankomsten til København). Tilvenstre ses et kendt Ansigt indenfor Skibsfarten og Sejlsporten; det er Skibsbundfarvefabrikant *Hempel*, der ogsaa har givet en stor Indsats for at faa Sagen frem.

### En hurtig Losning

er udført her i København forleden med Dampere »Sint Philipsland«, som ankom den 3. August Kl. 6 Em. med 3500 Tons Kul. Dampere var klar og forlod Havnen den følgende Dag Kl. 1 Em., og var saaledes ekspederet paa ca. 30 Timer.

„**FALCO**“  
HØJTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**RADIAC** A/S  
Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

## AARHUS

### ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### 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. —

## NØRRE SUNDBY

### 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

VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## SVENDBORG

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

A/S Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

## 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- & COKES-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
TELEFON 118 & 828. — EFTER KONTORTID 1718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

## AALBORG

### JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2 AALBORG Telegr.-Adresse:  
„UTZON“

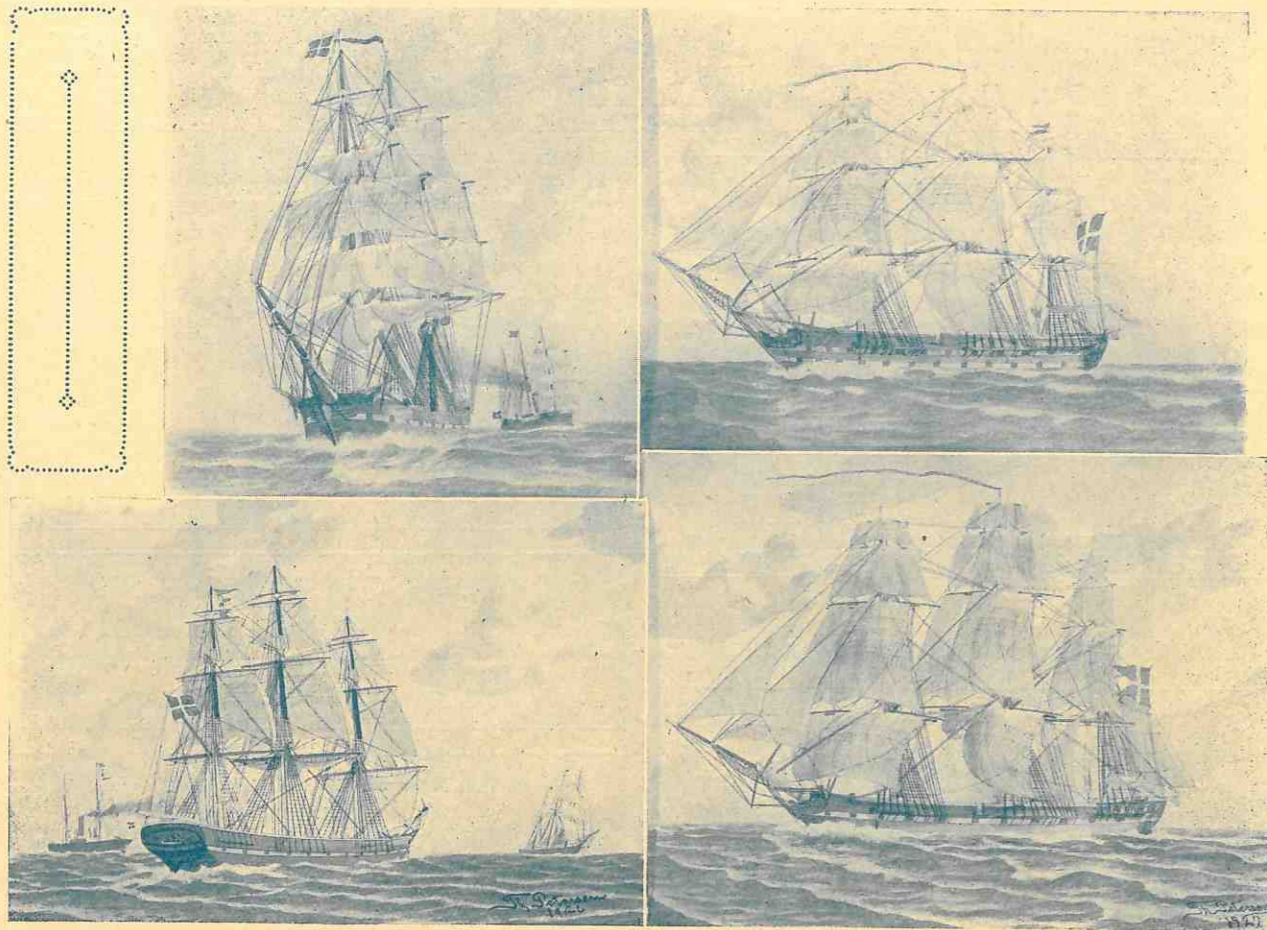
## HELSINGØR

A/S MAJOR WRIGHT & Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING



## Havnearbejderen som Kunstner.



Nogle Akvareltegninger, udført af Havnearbejder Th. Petersen, visende forskellige Skibstyper.

Blandt Søens Folk gemmer sig mangt et kunstnerisk Talent. Det har fra gammel Tid været almindeligt, at Søfolk forstod at gengive det Skib, de sejlede med eller andre Skibe, ikke alene korrekt til mindste Detalje, men ogsaa teknisk og malerisk set med en Linjeføring, der virkede betagende. Desværre gaar ingen af disse udmærkede Talenter Kunstervejen — dog heldigvis for dem — Danmark er paa den Maade sikkert gaaet Glip af mere end een dygtig Marinemaler.

Vi har hosstaaende Fornøjelsen at gengive et Par Billeder, som er tegnet af Havnearbejder Th. Petersen, Prinsessegade 77 B. Det er, trods det, at Petersen aldrig har lært at tegne, en vis sikker Sans for Skibstyper, der præger disse Billeder, som Petersen i sin Fritid ved et Tegnebrædt lader se Dagens Lys.

Petersen sejlede i sine yngre Dage paa Nord- og Østersøen og Middelhavet, i de senere Aar har han til Stadighed været fast Mand i Havnen og arbejdet paa Islands Plads og Grønlandske Handel.

Dog ikke alene fra Søen har Th. Petersen hentet sine Inspirationer, de ligger ham i Blodet. Hans Fader var nemlig i sin Tid Dekorationsbilledhugger og lavede Gallionsfigurer hos »Møens Minde« paa Kastelsvej. Stedet er kendt, blandt andet kom Holger Drachmann her meget og tegnede Gallionsfigurer.

Th. Petersen, der i den sidste Tid har været syg, sælger gerne disse Billeder, som vi paa det varmeste kan anbefale. De er tegnet i Kærlighed til Søen, og hvad dens er. Et stille Menneskesind har paa denne Maade fremtryllet sine Drømme og Syner — Søen har haft en Tolker.

## 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

### G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAYNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

ENHVER SØGUT VED, AT

## OLSKIND

ER DET BEDSTE OLIETØJ  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskerludstilling 1912  
Fabriken „OLSKIND“  
ved cand. pharm. J. HARRSEN.  
København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

Telf. Holrup 1619  
Værkt. Danielsen  
Øbro 4198  
Kirstinegade Nr. 7

### HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

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 ufejlbarligt.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 1. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

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.

## 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 Brintvæske. 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

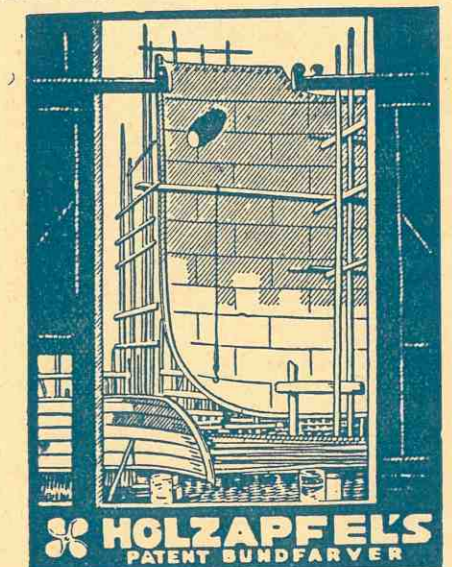
**J. INGVARSEN**

KATTESUNDET 4

TELEFON 12626

KØBENHAVN B.

## DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S

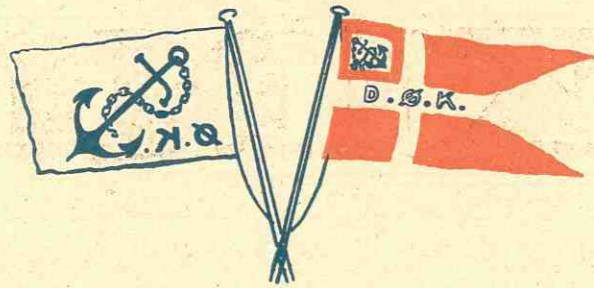


**HOLZAPFEL'S**  
PATENT SUNDFAARVER

TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA







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, Johannesburg og Cape Town.

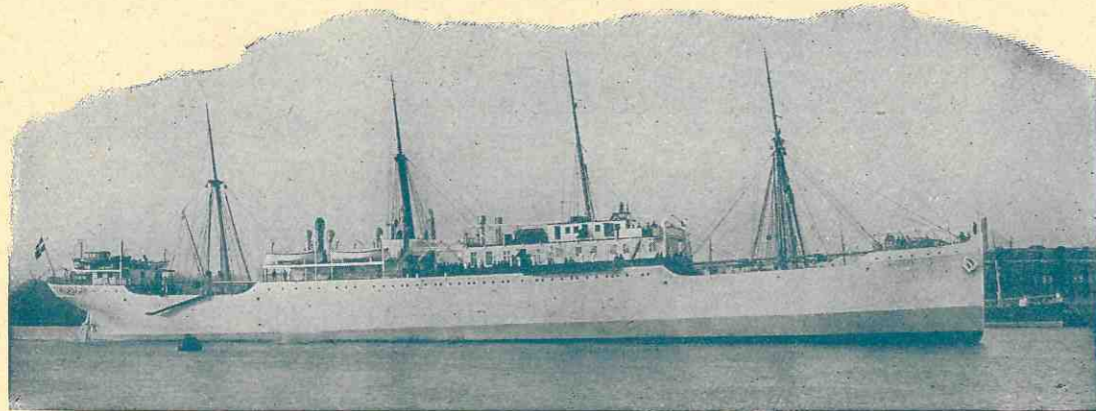
*Regelmæssig Rute*

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

*Import til Europa*

af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter. Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter. Skov og Savmølle drift i Siam.

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



## Jens With

Skibeprovisiantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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: PACAO

AMALIEGADE 43

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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger.

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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 DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for d'Herrer Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



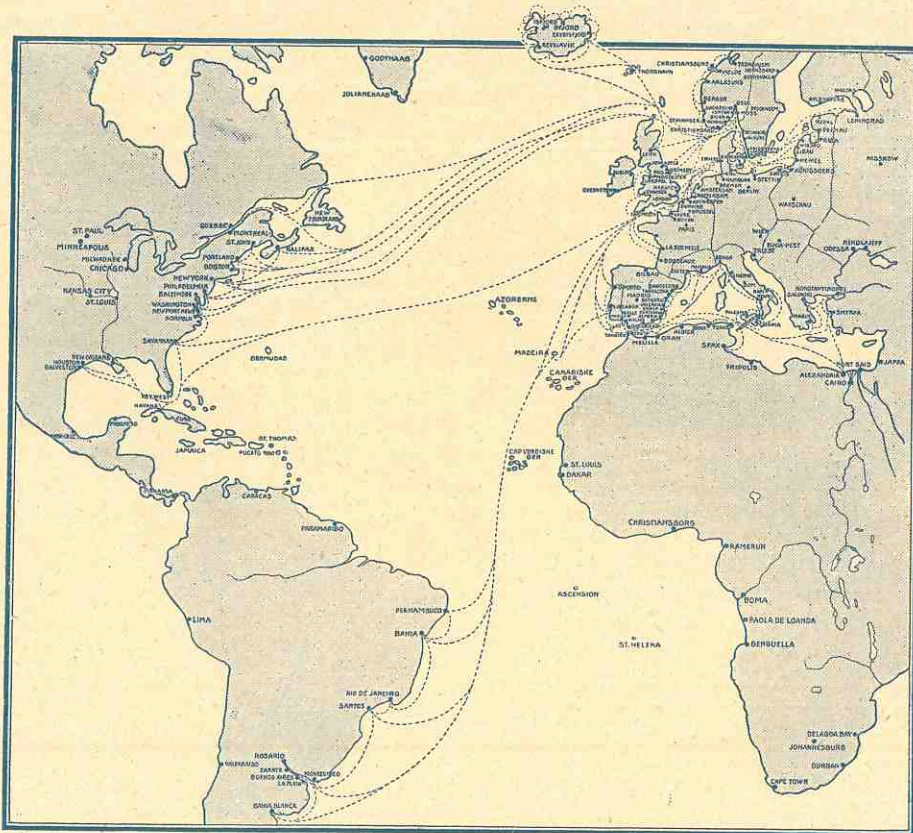
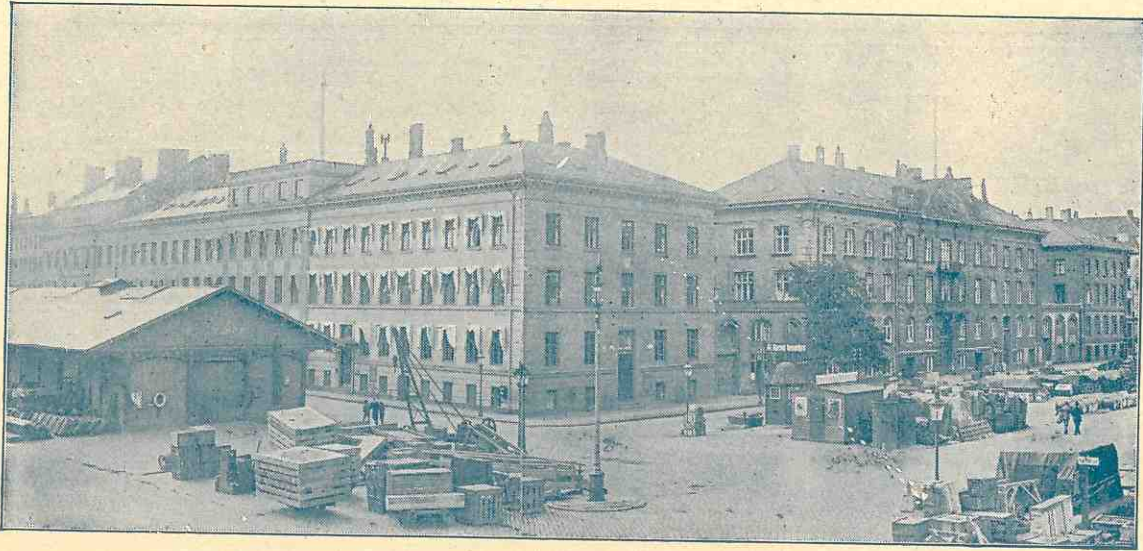


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiering, Danske Skibshverderer, Foreninger for Offitser og Mandkøber i Handels- og Oplegningsvesen, Matrosforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værfts- og Skibslærere, forskellige i Skibslærere, Skibsbrygning, Handel og Eksportindustri, autoriserede Partner og The International Seafarers Federation. . . . .

## "THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship and Sailing-Ship-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 SEAFARING, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORT-INDUSTRY



## JERNSKIBET CLIPPEREN „CITY OF AGRA“

ET SPÆNDENDE TIDSBILLEDE FRA ULDCLIPPERNES TID

LÆS OM:

HAVENS BANKENDE HJERTE

ORKAN I DET KINESISKE HAV

KAPTAJNEN UDENBORS

DA „ELIN“ SPRANG I LUFTEN

EN KÆK REDNINGSMAND

50

Ø R E

No. 10

1927

50

Ø R E

OKTOBER

4. AARG.





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rute fart*

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

*Import til Europa*

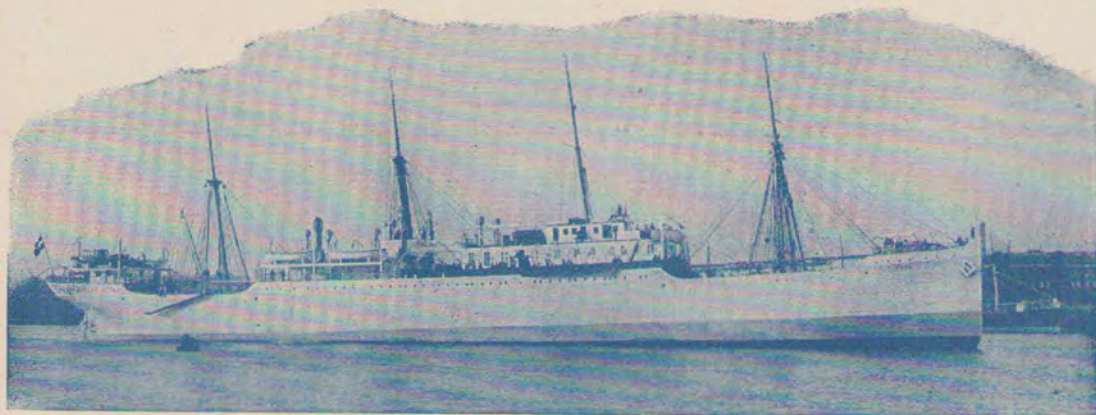
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.

*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov og Savmølle drift i Siam.*

---

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





# Jens With

Skibeprovisiantering

19, Nyhavn 19

Prillager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## 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

AMALIEGADE 43

## 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

## PENSIONS Forsikringsanstalten

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

# H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



## Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## 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  
LAKEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for d'Herrn Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
**CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT**  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER** A/S  
 HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211  
**KUL & KOKS**



Hovedplag for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: „Ultrae“



**IVER C. WEILBACH & Co.**

PRAHL & SØLVER

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver —  
 Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
 HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

INDHOLD

Forside, Farvetryk, Jernskibet, Clipperen »City of Agra«. (Efter Spurling i »The blue Peter«).  
 Etatsraad H. N. Andersen 75 Aar, med Fotografi.  
 Clipperen »City of Agra«.  
 Under Cyclonens Aag.  
 Klippekyt i Læ.  
 Kompliment til Koffardikaptajnerne.  
 Kaptajnen overbord.  
 Hajens bankende Hjerte.  
 Emigranter i Lænker.  
 Tegninger af *Christian Bogo*.  
 Svendborg Navigationsskole.  
 Sin egen Reder, Kaptajn Rasmussen.  
 Da »Elin« sprang i Luften.  
 Nyt fra Søn.



**FEUERHAND**

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

**F. Bloch's Eftf.**

Stampesgade 5, København V.  
 Telefon 13.562

**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.)  
" 50590 (udenfor Kontorvæd)  
" 50599 (Havaritief. 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.

Amallegade 35.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON 4403  
KØBENHAVN K. TLGR.-ADR. I AMIANTE  
ENEFORHANDLING OG LAGER FOR  
**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

A/S HANNIBAL SANDER

EMDRUP—KØBENHAVN

TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.

Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

Til Vejledning for Søfarende



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*

**ANKER**

Bundfarve Bootopping Lasterumsfarve

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430-9730



# Spis Ilwo's Rugbrød!



**KAKERLAKKER**

OG

**VÆGGETØJ**

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR  
VIST SIG

**KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI**

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139

Omtal „VIKINGEN“ naar De  
henvender Dem til Kunden

AMALIEGADE 33 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. Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.



FOUNDED 1797

**HECKSHER & SON SUCCSRS.**  
**COPENHAGEN**

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 5992, Øbre 1802 x. 3757 y, Palm 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. „Proviant“



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
København

D'Herrer Dæksofficeres gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord. -

„ **FALCO** “  
**HØJTTALEREN.**

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**RADIAC** A/s

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

**KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28**  
TELEFON 1852 — 1853

**BAGERI**

FILIALER:

Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 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.

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

A/s **THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN; ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

**JOHN FORBÆCHS EFTF.**

ALTI SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

A/s **Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.**

2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølblokkene.  
Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. „Skibsværftet“.

**Brødrene Andersen**

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler





VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED / PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. / PORTOFRIT OVERALT / RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 2<sup>1</sup>, TELEF. 9822 / REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

## Grundlæggeren af Ø. K.

Hr. Etatsraad H. N. Andersen

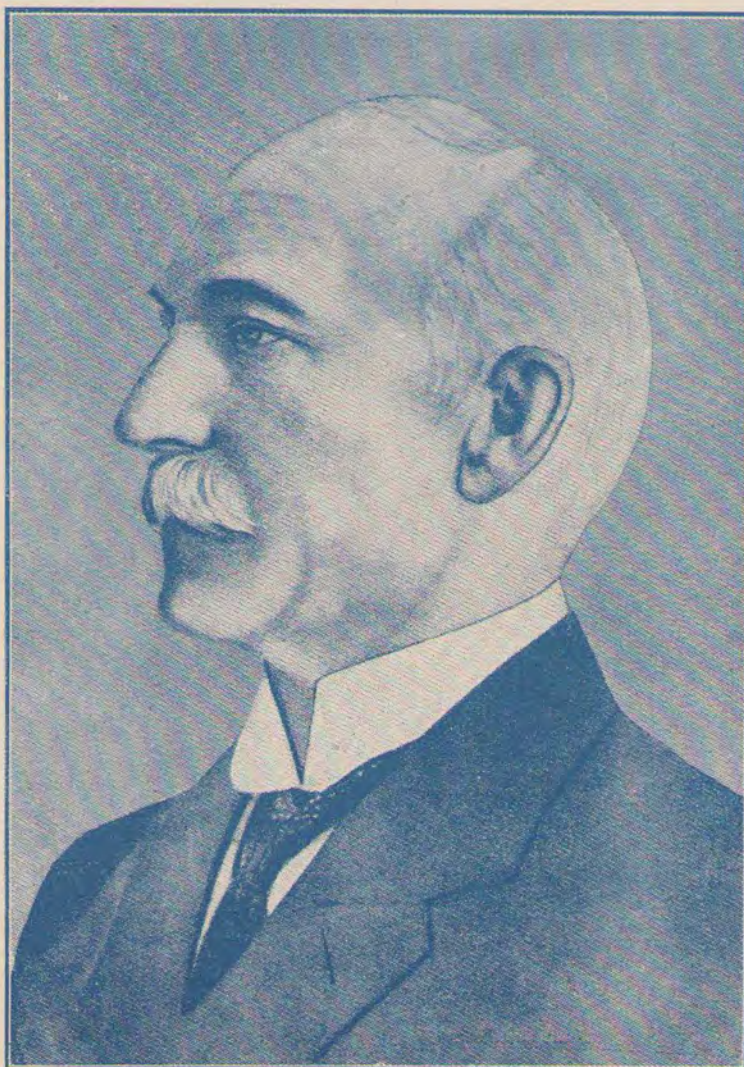
75 Aar.

Det er hovedsagelig et lykkeligt Afsnit af Danmarks Historie, som rummes indenfor det Spand Aar, der kendetegner Etatsraad H. N. Andersens 75 Aars Fødselsdag. Lykkeligt, fordi der for 75 Aar siden fødtes et Menneskebarn, ved hvis Vugge, Lykkens Féer stod Vagt — og lykkeligt fordi han fandt Mænd, der vil staa Vagt om hans Barn, det stolte Ø. K. og bære det frem i hans Aand!

Og dog var disse første Aar efter 64 en Ulykkens Tid, men Etatsraad H. N. Andersen har oplevet den Lykke at se det tabte Land forenet med Moderlandet, og den Lyk-

ke at være den, hvem i forreste Række dette skyldtes.

Lykkelige Danmark!



Ogsaa hine Dage saae betydelige Mænd, som søgte at bygge op indefra, men Kapitajn H. N. Andersen gik sine egne Veje. Hvor Danske i Østens Eventyrland havde gjort Danmarks Navn Ære, skabte han et merkantilt Rige, han bragte en Verden med sig hjem!

En Verden af Arbejde, Rigdom, Kraft og Energi, baaret af Eventyret og hellig Tro! Men saa let skulde det gode ikke sejre! Ingen troede paa Eventy-



tyret, Ingen vidste jo, at Féerne havde staaet ved hans Vugge med Lykkens Gave! Der maatte en Mands Vilje til, Kendsgerningerne talte deres eget Sprog!

Den Manddomsgerning, som lagde Grunden til »ØK« og førte det frem, kender vi. De haandgribelige Resultater er et Stykke af Danmarks Historie. Men dette Stykke Danmarkshistorie har tillige Eventyrets Glans!

Naar Hr. Etatsraad *H. N. Andersen* ser tilbage paa et langt og daadrigt Liv, vil ikke alene fuldgod, fuldbragt Gerning lyse med Guldets Glans. Guld kan gøre os rige, ikke altid lykkelige. Men Hjertets Rigdom, Sindets frodige Tro og Karakterens Vilje, kan ved sit Eksempel sprede en Rigdom i Nationen, som er mere værd end Perler og Guld. Bag Glansen fra »Ø. K.«, bag dette Kæmpelys, dette sviende, blændende stærke Ildhav, der lyser over Danmark med en Nordlyskrone, som ses over den ganske Verden — bag dette vil han ane et andet Skær. Maaske nu svagt og dæmrende rødt, men med en egen varm Glans — Lyset fra Barndomsdrømmenes himmelspændte Rige! Det Rige, hvori Solen skrider fremad i sin kongelige Gang, og hvor Skyerne som Skæbner i sig selv vandrer af Sted, store og smaa, lyse og mørke, hvide og skæbnsvangre. Hen over Himlen vandrer de, Skær af Østens Smaragdkupler har de i sig og Vinden Duft fra Palmeskove. Langvejs kommer de fra, store Have har de vandret over og glider nu over den

lille danske Fjord, hvor en lille dansk Dreng staar paa en Banke og stirrer ud. Smaa Sejlskibe gaar paa Fjorden. Drømmer Drengen om store Skibe, som engang skal sejle over Verdenshavene med *hans* Navn i Flaget? Han bare drømmer og lytter til Bølgernes Tale, medens det dumpe Drøn fra Kanonerne paa Dybbøl Banke falder ind som Ekko fra fjerne Tordenbyger!

Selv de vage Ungdomsdrømmerier kan eje Ekspansionskraft nok til et langt og daadrigt Liv!

Lad os aldrig miste Evne til at drømme om de store Ting og Gerninger, det er Féernes Gave, Nøglen til de store Handlingers gyldne Skrin!

Geniets Privilegium er Ensomhed, fordi det er i Pagt med det store Uudgrundelige. Geniet gaar sine egne Veje og ser fremad i Afsnit paa en Menneskealder eller et Aarhundrede, hvor andre vender Livets Blade fra Dag til Dag. Og Geniet forbliver ensomt, fordi det, naar Sejrens Dag er inde, overstraaler Samtiden paa een Gang med Eventyrets forunderlige og Guldets haandgribelige Glans.

Den Dag i Dag staar Etatsraad *H. N. Andersen* som den forreste mellem de Store, Danmarks Ungdom hylder, og vel er det!

Ak, om blot een af Danmarks Børn om 75 Aar, blev »en *H. N. Andersen*«.

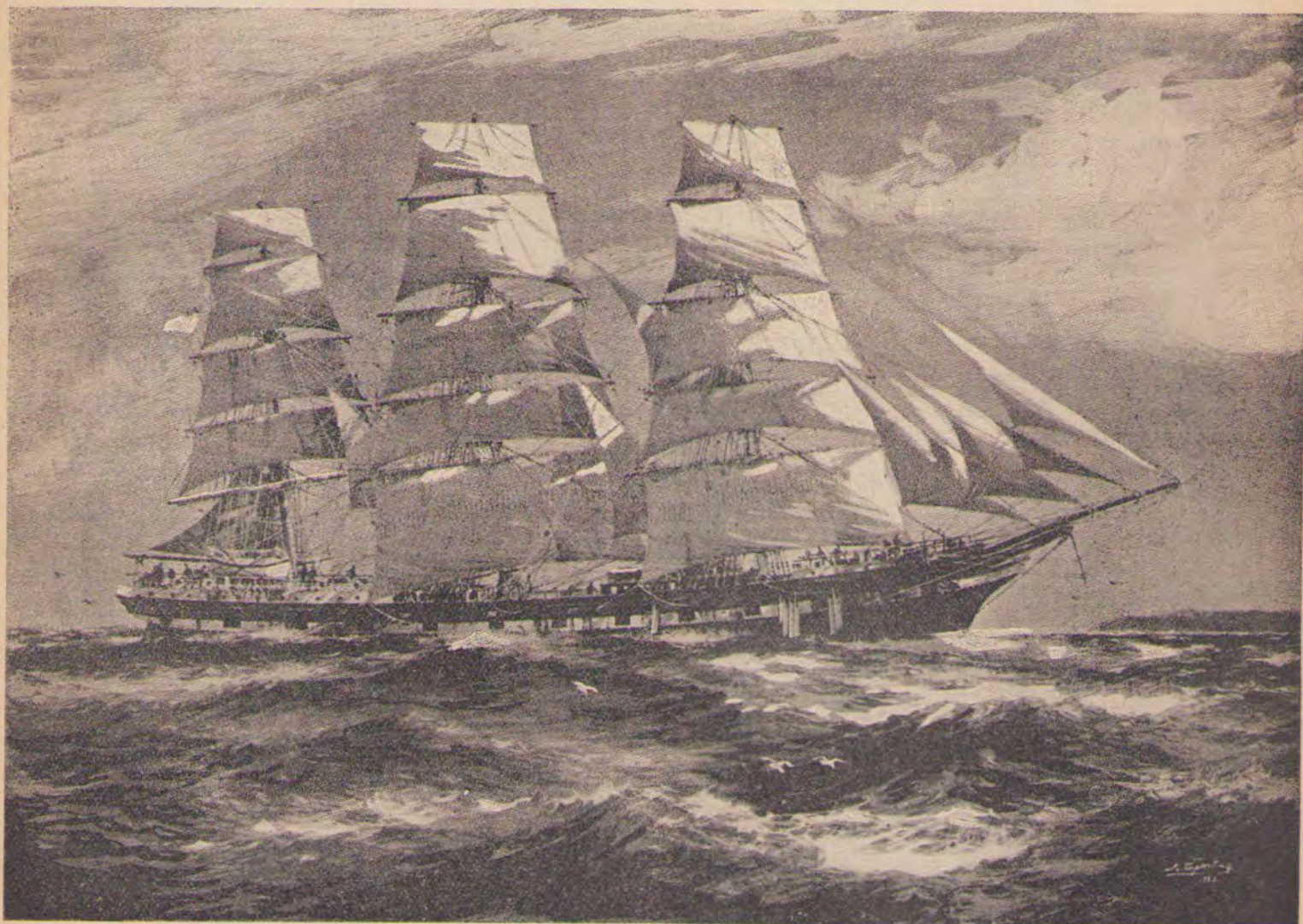
Kunde vi ikke da sige: Lykkelige Danmark!

CHRISTIAN BOGØ.

September 1927.







## Jernskibet, Uld-Clipperen „City of Agra“

Et interessant Tidsbillede efter det Engelske,

ved

Christian Bøggø.

### *Træskibenes Svanesang.*

**T**ræskibenes Saga sang paa det sidste Vers, og »Kompositionsskibene (Jernspanter og Beklædning af Træ) var ogsaa ved at blive en Saga blot. Ikke desto mindre var Sejlskibsfarten ved at naa sin højeste Udvikling, dog kun som en kort Opblussen inden dens Tid helt var omme.

Ingen Skibe kunde være paa een Gang saa hurtige, sødygtige og stærke som Uld-Clipperne, hvis høje Mastetoppe og lange Ræer stod som en Skov i Havnene dernede paa den anden Side af Jordkloden. Og oppe i Londons og Liverpools Dokker knejsede deres skarpe Stævne med Gallionsfiguren som en sidste Rest fra Romantikens Tid midt i Dampens prosaiske Fremmarsch. De store amerikanske og kanadiske Clippere fra 60'erne og 80'erne var Vidundere af Hurtighed og blev drevet frem af frygtløse og dygtige

Kaptajner, Folk om hvem der endnu staar Eventyrets Glans. Men ogsaa deres Dage var talt. Deres Fyrretræsbeklædning mistede Spring og Styrke i Stævn og Hæk ved den haarde Kamp med Søen, mere og mere blev Træet vanddrukkent, saa Skibets bedste Egenskaber gik tabt, og de, som ikke blev ødelagt af Ild eller forliste, endte deres sidste Dage i Tømmerfart paa Nord-Atlanten eller i den ubehagelige Gouanofart.

Kinaclipperne var de sidste. Men desværre, da det Marked, de var bygget til, ebbede ud, var ogsaa deres Saga ude. Skibene skulde nu være større og større, og de Fartøjer, som var bygget med Hastighed for Øje med yachtliggende Skabelon paa Bekostning af Lasteevnen, kunde ikke mere gøre sig gældende paa Fragtmarkedet. »Cutty Sark« var en af de sidste og største af Kina-Te-Flaaden, i Virkeligheden var den



kun i Kinafarten nogle faa Rejser. Og hvad lignede den saa egentlig, naar den laa dér i Surrey Dokkerne med en stor hæsliig Damper paa den ene Side og en af de store Staalbarke fra 80'erne paa den anden Side — en Lillepuut, hverken mere eller mindre.

Damperne havde jaget »Western-Ocean« Paketterne bort fra Havets Overflade. Borte var de tilligemed deres »hard-case skippers«, deres »driving mates« og deres vidtløftige men første Klasses Sofolk.

Det var Suez Kanalen, som dræbte Kina-Te-Clipperen. »Blackwaller« Fregatten, flot udhalet og pudset, havde maattet vige for P. & O. Linerne og Orient Linerne. Men de statelige Jern-Clippere fra Clyde og Wear, Tyne og Mersey var værdige Arvetagere efter de slagne Sejlskibes Heroer, og Værfts-Navne som Steele, Hall, Duthie & Hood i Aberdeen, Connell, Russell og Barclay Curle i Glasgow, Potter i Liperpool og Pile i Sunderland havde endnu Klang som Sejlskibsbyggere. Nu var Themsens Bredder ikke mere Skibenes Vugge; dødsdømt var nu Eg, Teak og Elm, herefter skulde Staal og Jern være Skibsbyggerens Raamaterialer.

Forøvrigt kunde ingen Skibe være mere holdbare end disse gamle Jern-Clippere. »Cutty Sark« staar næsten alene om at repræsentere Egen og Teak (i Forbindelse med Jernspanterne) ligesom den gamle *Lothair*, en af de sidste Te-Clippere, bygget 1870 paa Walkers velkendte Værft paa Themsen. Indtil for ganske nylig pløjede den endnu Havet under chilensk Flag, men det er allerede nu mange Aar siden, den sidste »Blackwaller« spredte sine Vinger foran »the Port of Dead Man's Bay«.

Men endnu er der en Flok af gamle Fugle, gamle Jernskibe (og betydelig ældre end »Cutty Sark«), som pløjer Bølgen, dog mest under fremmed Flag og halvvejs glemte, med halvt eller daarligt Mandskab, langtfra velholdte med Hensyn til Maling, tjæret Tongværk og løbende Gods. Fornylig gæstede en af dem Surrey Dokkerne, det var »Daphne« med en Ladning Træ fra de baltiske Havne. Det var et helt fornøjeligt Syn, som den laa dér med sin Gallionsfigur, en græsk Pige, og en pragtfuld Ornamentering i Victoria Stil omkring Salondørene. Derimod bar Rigningen tydelige Spor af lang og tro Tjeneste; men bygget i 1869, samme Aar som »Cutty«, var den jo heller ingen Aarsunge.

En anden gammel Langfarer var »Montrosa«, bygget i 1863. Den var langtfra nogen Flyver, tværtimod kan den se tilbage paa en Række usædvanlig lange Rejser, som absolut ikke for de flestes Vedkommende skyldes dens daarlige Egenskaber som Sejler. Den *maa* have været et af disse altid *uheldige* Skibe, og maaske den heller ikke har været heldig med Hensyn til Kaptajner.

Andre gamle Jern-Clippere var »Antiope«, bygget 1866, og »Ivanhoe«, hjemmehørende i Australien. Den var den sidste, som engang havde en fænomenal lang Rejse til Frisco, hvor den ankom næsten som Vrag men uden fremmed Hjælp.

En anden gammel Jernhelt var »Hesperus«. Da Krigen brød ud, sejlede den under russisk Flag som Skoleskib og bar det stolte Navn »Storhertuginde Maria Nikolaevna«. Paa en eller anden Maade slap

den fri fra Bolchevikerne og dukkede op paa de store Have under Navnet »Silvana«. Ikke lang Tid efter meldte Lloyds den som »pantsat«, den laa da og maatte agere Gidsel for skyldige Havnepenge i en sydamerikansk Havn.

Hvad egentlig skyldes disse Jernskibes store Holdbarhed sammenlignet med de senere Staalskibe er ikke lige til at svare paa, maaske kom den af, at Jern hovedsagelig rustet udvendig alene, medens Staal »skaller af« fra begge Sider. Staalplader kan paa den Maade i Tidens Løb blive saa tynde, at et Tryk med Haanden gaar igennem, medens Jernplader trods Rust mister meget lidt i Tykkelse.

Gamle Kaptajn John Willis, Ejer af »Cutty Sark« og de velkendte Jernskibe »Dharwar« og Te-Clippere »Blackadder« og »Hallowe'en«, lod sjældent eller aldrig sine Skibe kølhale. Engang han havde indbudt Kaptajnen paa Uld-Clipperen »Gladstone«, faldt Samtalen hen paa dette Emne, og Kaptajnen gjorde da gældende, at hvis Rusten saadan fik Lov til at æde sig videre, vilde den ogsaa tage for sig helt igennem og under Vandgangen.

»Lad den bare æde væk,« svarede Kaptajn Willis, »Skibene skal nok holde min Tid ud!«

#### CITY OF AGRA.

En af de første af Jern-Uld-Clippere var det smukke, gamle Fartøj »City of Agra«, 1074 Tons, i mange Aar en velkendt Gæst i Melbourne. Den blev søsat hos Pile i Sunderland, hvorfra der ogsaa kom de berømte fregatbyggede Blackwallers »Roxborough Castle«, »Windsor Castle« (et meget hurtigt lille Skib), »Newcastle«, »Malabar« og »Lord Warden«, og Uldbaadene af Jern »Sam Mendel« og »Rodney«.

»City of Agra«s første Ejer var John Coupland, Liverpool, men i Aaret 1878 blev den tilligemed Søsterskibet »Sam Mendel« solgt til T. Blyth i Melbourne og havde siden den Tid Melbourne i Agterstavnen som Hjemsted. Den førtes i mange Aar af Kaptajn Young, som efter en lang og glansfuld Karriere til Søs gik i Land og arbejdede i Forbindelse med Board of Trade for Uddannelse af Drengene til HandelsMarinen. Clipperens Historie er derfor nogenlunde kendt lige fra hans Styrmandsdage dér ombord i 1869. Den var paa den Tid ført af Kaptajn Ellewood, en Mand ret højt til Aars, og som havde sagt Farvel til Søen allerede for flere Aar siden. Men det var gaaet ham, som det er gaaet saa mangen gammel Søulv, »Landjorden passede dem ikke«, og saa var han gaaet ombord i sit gamle Skib.

Paa een af Rejserne afsejlede den med Shanghai som Bestemmelsessted den 7. Juli, og det var denne gang en ekstra Overhaling, den havde faaet for at være allright. Næsten alle Ræer var bleven fornyet, og dens Cunningham's Patent Topsejl var bleven erstattet med Dobbelt Topsejls Ræer. Maaske er der ikke mange nutildags, som personlig har stiftet Bekendtskab med alle de forskellige »Patenter«, som Skibene blev velsignet med, naar det gjaldt om at haandtere de gamle »enkelte« Topsejl. Helt op i 60-erne holdt de sig, og Howes og Cunninghams var det mest kendte.





Skibet laa krænget mere end 20 Grader over. Mandskabet sad fastsurret oppe paa Poopen, hvor Rationer af Bisquits, Daasekød og Smaa-Slurke af Rom blev uddelt hver fjerde Time.

#### Varslede Kattens Død Havari?

»City« havde en smuk sort Skibskat ombord, men en Dag, den var paa Jagt efter en Fugl, gik den paa alle fire udenbords og kom aldrig mere op! Og overtroisk, som Besætningen var, skød den Skylden for alle deres Uheld under denne Rejse paa Katten.

De havde firsindstyve Dage til Anjer og var to Gange paa Grund i Banka Strædet, ligesom Kampen for at naa igennem Palawan Passet til Tiden var haabløs. Nat efter Nat maatte de fra »alle Sejl sat« to Gange i Vagten stryge begge Topsejl.

Efter tredive Dages haardt Arbejde i Nordost-Monsunen passerede de endelig Nordpynten af Luzon, og to Dage senere ved Middagstid naaede de ind i Bashee Kanalen (Bashee-Øerne ligger i en Linje mellem Formosa og Luzon og angiver paa en Maade Grænseskellet mellem Pacific-Oceanet og det kinesiske Hav).

Men før Solnedgang havde de en Brandstorm fra Nordost over dem, og Barometeret faldt med foruroligende Hastighed. To Veje var aaben: Enten at løbe

tilbage i det kinesiske Hav, hvor det praktisk talt vilde være umuligt at føre Sejl og styre gennem Kanalen igen — eller ogsaa lade alle Sejl blive staaende og saa søge at holde den klar af alle de forbandede Rocks og Øer i Bashee-Øgruppen.

#### Under Cyklonens Aag.

Klokken to om Morgenen var hver eneste Stump Sejldug blæst ud af Ligene, og Dugningen udelukkede ethvert Haab om Bedring. Klokken otte kom en mægtig Sø og rullede sig op indenbords. Den tog hele Lonningen fra For til Agter, knuste alle Baadene og smadrede Dækshuset forude. Lidt senere kom en anden Sø og slog Dørene ind paa Forkant af Poopen og slog løs alt, hvad der laa af Reserve-Spir i Læ. Seks Mand gik frygtløs ned i Malstrømmen, som fejede hen over Dækket, og forsøgte at bjerge Spirene, hvad der lykkedes efter flere forgæves Forsøg. Ellers sad Mandskabet fastsurret oppe paa Poopen, hvor Rationer af Biscuits, Daasekød og Smaaslurke Rom blev uddelt hver fjerde Time. En Mand havde



Plads i Mesanmasten for at holde Udkig med Bashee Revene.

Skibet laa hjælpeløst som et Vrag og duvede i den høje Sø, en Stump Sejl var gjort fast i Mesanriggen for at holde Skuden op til Vinden. Mørket bragte ingen Forandring til det bedre med Hensyn til Orkan og Sø, saa Nattens Uhygge blev yderligere understreget af Tanken om de nære Bashee Rocks. Og hele Tiden maatte Folkene arbejde med at udbedre Forkant af Poopen, hvor Dørene var slaaet ud, og Søen stadig skyllede ind og truede med at ødelægge den sidste Rest af Proviant.

#### *Kæntret over — Klippekyt i Læ!*

Anden Dag løb ud, og Mørket faldt, mens Hav og Himmel stadig stod i eet. Det var umuligt at raabe hinanden op, for Stormens Hülen i Takkelagen overdøvede alt. Søerne brød ustandseligt over Dækket, Ilden paa Kabysen havde været slukket i seksog-tredive Timer, saa alt, hvad Folkene fik, var Rationen hver fjerde Time stukket op gennem Skylighet.

Paa dette Tidspunkt var hver Mand saa langt nede, at man følte, alt Haab var ude. Mellem ni og ti om Morgenen var det, som om Søen rejste sig endnu mere. »Det er den haardeste og højeste Sø, jeg nogensinde har set,« sagde Kaptajn Young senere hen. Han fortæller, hvorledes Søen med ligefrem matematisk Nøjagtighed brød ind over Dækket. Paa Sekunder kunde de nøje maale Bølgedalen mellem hver Brækker, saa taktfast ubarmhertigt kom de væltende med en hvid Skumstriben paa Ryggen, et Vandbjerg som med eet Slag kunde knuse alt opstaaende og sende dem til Bunds. Og her mellem disse dundrende Vandbjerger laa det lille tapre Skib hjælpeløst og drev omkring, dog heldigvis endnu uden Lækage. Lønningen var drevet bort i Stumper og Stykker, Dækshuset, Poopen og Bakken flød med løse Rundholdter og Rester af Beklædning; af Baadene var intet tilbage. »City« laa krænget mere end tyve Grader over til Bagbord og havde liget saaledes i mere end atten Timer, saa at hele Læ Side og Lugerne var under Vand. Heldigvis var Lugerne skalket og ekstra surret med Reb, netop med en Tyfon for Øje, og Besætningens Haab stod nu til dette ene, at Lugerne maatte kunne modstaa Vandets Pres. Men den værste Prøvelse af alt var dog Bevidstheden om de nære Rocks paa Bashee-Øerne derinde i Læ, hvor Søerne vandrede som skumklædte Bakker. En Tyfon kan være farlig nok i rum Sø, men hvad værre er, er en Læger Val og et hjælpeløst Skib — saa er Stillingen fyldt af Gru. Og hver Gang blot den mindste Antydning af Bedring sporedes, stirrede fyrretyve Par Øjne angstfyldt mod Læ for at se, om muligt Revene og Klipperne var i Sigte.

»Det maa have været saadan noget som omkring Klokken Elleve om Formiddagen,« beretter Kaptajn Young, »da Orkanen pludselig var forbi; det sidste som var det et Kanonskud — derefter blev det dødsstille. Samtidig var Luften fyldt med Fluor, Sommerfugle, smaa og store Søfugle og flere Tons mærkelige Insekter af alle Slags. Det var Tyfoncentret, som havde trukket alt dette til sig, og det var Tyfoncentret, som gik over Skibet nu.«

Denne frygtelige og uhyggelige Stilhed varede kun

henved et Kvarter — men føltes som mange Timer i al dens Gru og Farlighed — saa brød Uvejret løs igen med al sin Magt ligesaa pludselig, som det var hørt op og om muligt endnu voldsommere. Men medens Tyfonen før blæste fra Nordøst, kom den nu fra Nordvest.

Vinden, som nu kom fra en ny Bov, tillod at man fik lagt Skibet med Næsen mod Søen. I mere end en halv Time, efter at Vinden var skiftet, kæmpede Søen og Vinden, der begge var hinanden modsat. De høje Skumtoppe, som kom rousende frem mod Vindpreset, blæstes til Støv, der stod i Skyer højt tilvejs som fint Sprøjt. Alligevel havde Søerne Magt endnu til at vælte sig over Fartøjet. Endnu en halv Time tog det Orkanen at kæmpe Søen ned til smult Vand, og inden den havde faaet rejst Bølgerne fra Nordvest, var det lykkedes at faa Forsejl og Foretopsejl sat, derimod var Forestorm- og Store Stagesejl blæst til Laser i Orkanen. Faa Minutter efter var Skuden lagt om med østlig Kurs, og samtidig klarede Vejret saa meget — at Bashee Klipperne viste sig i al deres Uhyggelighed ganske tæt ved!

Nu blev alle Mand sat til at slaa Sejl under, og Klokken fire laa »City« med Næsen Nordvester i med Uver- og Under Topsejl og Stormstagesejl sat.

Faren var ovre. Tømmermanden kom endda med den beroligende Oplysning, at Skibet ikke havde taget saa meget som en Draabe Vand ind, saa at Ladingen var ubeskadiget. Men Skaden paa Skibet selv beløb sig til mere end 6000 Pund, og det var nødvendigt at søge ind til Farnhams Værft for at reparere.

Shanghai var i hine Dage paa mange Maader som Lasteplads betragtet nærmest et »Hul«, med Lossegrejer og Kajer, der var ældre end Confucius' Lære, hvad der vil sige flere Tusind Aar. For Eksempel vilde Kineserne ikke tillade, at der blev lagt Telegrafledninger i Kina, og da engang et Undervandskabel blev bragt op fra Hong-Kong og gjort fast ombord i Fyrskibet paa Woo-Sung, kappede Kineserne det. Som Tegn paa deres Mangel paa Evne til at følge med Tiden kan anføres, at der oppe paa en af de store offentlige Pladser var rejst et stort Jernbur, hvor man holdt en Del Forbrydere fangen, til de døde af Sult, ja de var endda ikke overbeviste men kun anklagede, men det var for Kineserne det samme.

Fra Shanghai gik »City« til Hong-Kong, hvor den mødte en ny Tofon, dog dennegang i sikker Havn. Den eneste Ulykke var den, at flere tusind Sampaner i Havnen drev paa Land og blev til Kvas. Tusinder af Familier lever som bekendt hele deres Liv ombord paa saadanne Baade, der har en Størrelse fra tolv til seksten Fod, og Børnenes sædvanlige Paa-kledning bestaar kun af et Slags Redningsbælte, et Par luftfyldte Svineblærer fæstnet til Skuldrene ved et Læderbælte, Kattun eller Snor for det Tilfælde Skyld, at Ungen skulde gaa paa Hovedet i Søen, det vilde da være let med Baadshagen at faa Tag i Krabaten.

Derfra sejlede »City« til Manila for at laste Sukker, Hamp og Skaller for New York. Manila var endnu i hine Dage under Spanien, og den bekendte spanske Lov »manana« herskede overalt. Love og Justits var der nok af, men et passende Kvantum »Pal-



meolie« paa de »rigtige Steder« var almindeligvis tilstrækkeligt til, at den Fremmede slap udenom alle Foranstaltninger.

Mellem den Last, som kom ombord i Manila, var ogsaa flere Hundrede Kasser Perlemorsskaller. Dette var dog ikke de eneste Sager, som købtes her, de Indfødtes hjemmegjorte Husflidssager var i hine Tider meget efterspurgt i Europa, dertil kom saa Hør, Hamp og Tobak.

#### Nødrigning.

»City« havde en glimrende Rejse over det kinesiske Hav og drog fuld Fordel af Nordost-Monsunen hele Vejen; den naaede saaledes Anjer paa ti Dage. Men i Java Strædet begyndte Vanskelighederne igen, og netop som Skibet under en Stormbyge gik over Stag, sprang pludselig Vaterstagen for det haarde Pres, ligesom Bogsprødet brækkede. Skaden blev udbedret med det samme ved Hjælp af en fem Tommer tyk Ligline, som blev gjort fast foroven rundt Mærset paa Fokkemasten og forude fastgjort til en Kæde, der blev lasket rundt om Bougen nedenfor Gallionsfiguren. Denne Fortøjning klarede sig udmærket, selv under det paafølgende haarde Vejr i det indiske Ocean.

Haardt Vejr langs Afrikas Kyst foraarsagede Havarier paa Storetagene, saa »City« maatte søge ind til Cape Town i to Dage, inden man turde lægge Kursen efter New York. Men Genvordighederne var ikke forbi endda. Pludselig udbrød en Epidemi mellem Besætningen, sandsynligvis foraarsaget ved Forgiftning fra Fisk. Næsten hver eneste Mand i Lukafet var angrebet, og de Folk, som var værst angrebet, havde Ansigtet opsvulmet og plettet. Men smaa Doser af Carlsbadersalt og Amerikansk Olie gjorde Underværker, Skipperens Patentmedicin (rough and ready but effective) »tilberedt og klar med det samme, anvendelig i alle Tilfælde« fik snart alle Mand raske.

#### Bundskrabning i aaben Sø.

Stadigvæk var der noget galt. Nu var det udenbords. »City« var paa dette Tidspunkt saa overgroet i Bunden, at Farten næsten var gaet af den. Lidt efter lidt fik man dog rensset væk paa Stadsen, saa Farten kom op paa syv og en halv til otte og en halv eller ni Knob. Midlet var ganske enkelt i sig selv, men udmærket anvendeligt, og det havde yderligere den Fordel, at det kunde anvendes i al Slags Vejr baade i let Brise og Storm. En tynd Kæde omviklet med Kokusgarn blev hængt rundt om Bougen fra Lønning til Lønning og strammet tæt ind til Skibssiden ved Hjælp af Trosser fastgjort om Spillene For og Agter. Ved Hjælp af disse blev Kæden trukket frem og tilbage langs Skibets Bund og Sider, medens en tyk Stime af Skaller og Orme viste, at Kuren havde hjulpet.

Efter at have losset sin Manila Last i New York, gik »City« til St. John, New Brunswick, i Ballast efter en Ladning Grantømmer. St. John var paa hin Tid en stille Plads, gammeldags paa alle Maader med de hyggeligste smaa Fortove ved Siden af Kajen, saaledes som de nu kun ses paa de mindste Pladser i Vesten. Dog havde den dengang — 1870 — en ret be-

tydelig Skibsbygning, og talrige Træskibe er kommen fra denne Vugge. Det var mest Skibe beregnet for Tømmerfart og kunde kun holde Klasse i syv Aar, naar det drejede sig om Laster »dry and perishable«, derimod nok ti eller tolv Aar, ja femten, naar de var kobberforhudede.

»City of Agra« blev her betragtet som det sidste Nye, og flere af Stedets Skibsbyggere kom ombord og underkastede Skibet et nøjere Eftersyn. Det kunde nok interessere dem at se, hvorledes et Jernskib var bygget.

Det var sent hen i Oktober Maaned, da »City« atter krydsede Atlanten paa det sidste Stræk af sin lange og begivenhedsrige Rejse, og endnu engang maatte den tage Tørn med haardt Vejr og laa eengang i mere end fire og tyve Timer krænget over under Søernes Magt med Raanokkene i Vandet.

Afrejsen fra Liverpool fandt Sted Juleaften, City var dennegang »bound for Melbourne« med halvtreds Emigrant- og tolv Kahytspassagerer, og straks var den ude i en forrygende Nordvest. Starten var saa ugunstig som vel mulig, for nogle af Kahytsdørene til Emigrantkammerne blev slaaet ind af Søerne, saa den maatte to Dage ind til Holyhead for at reparere Skaden.

Heldigvis viste dette sig at være det eneste Uheld paa Rejsen, det syntes, som om »Ulykkernes« Tid nu var forbi. For et østlig Storm stod den Kanalen ud, naaede Ekvator foogtyve Dage senere, Kap det gode Haab den fireopfyrretyvende og ankrede i Hobsons Bugt paa den fireogtredssindstyvende Dag fra Holyhead.

Den havde nu en Tur paa tre Uger til Newcastle, N.S.W., gjorde Turen fra Sandringsham Pier paa fire Dage, og godt og vel en Uge senere afsejlede den med en Ladning Kul til Hong Kong. Turen hertil varede tredive Dage, passerede Norfolk Island, hvor saa mangen en tragisk Begivenhed har fundet Sted, gik langs den ikke mindre skæbnesvangre Kyst paa New Caledonien og kom saa ud i det kinesiske Hav gennem Barshee Kanalen, hvor den nær havde mødt sin Skæbne paa den foregaaende Rejse. Fra Hong Kong gik den atter til Manila for en Ladning Hamp og Sukker til New York.

#### Flaadeofficerernes Kompliment til Koffardikaptajnerne.

Gamle Kaptajn Ellwood var stadig bleven daarligere og daarligere, og i Anjer maatte han gaa fra Borde for at komme under Lægebehandling, mens der endnu var en saadan at faa. Han fortsatte dog Rejsen igen, og den Dag, Kap Agulhos passeredes, kom han til alles Forbavselse pludselig paa Dækket. Han havde Signalbogen i Haanden og beordrede højst Signal om, at »Kaptajnen er allright«. Desværre var det kun en sidste Opblussen af den hængende Ild. Faa Dage efter begyndte han at tale i Vildelse, og første Styrmand tog det paa sin egen Kappe at nægte at lystre hans Ordre om at passere St. Helena i 200 miles vestlig Afstand. Han styrede lige ind mod Øen, og dér blev Kaptajnen sat i Land, hvor han kort efter døde.

Den ny Kaptajns Regime begyndte forøvrigt ikke ganske godt, idet han var lige ved at komme i Kolli-



sion med to Kanonbaade, som laa i Havnen dér. Det var meget stille den Morgen, og »City« havde Ankeret ude paa 30 Favne Vand. Der laa en hel Masse andre Fartøjer i Nærheden rundt om, særligt mange Sejlskibe og de to omtalte Kanonbaade. Ankerkæden var hevet tot og alle Sejl over Undersejlene sat, da en af de pludselige Byger, som er saa almindelige i dette Farvand, kom rullende ned gennem Bjergkløfterne fra Sydvest. »City« maatte svinge rundt for Ankeret, det hele gik saa hurtigt, og et Øjeblik saa det ud, som om den var paa Vej ned til at skære den ene af Kanonbaadene over i to Dele. Endskønt intet Øjeblik blev spildt, og der blev brasnet op, var den dog ikke mere end tyve Fod fra Kanonbaaden, før den endelig havde løbet Farten af sig.

Da den endelig var kommen rundt, passerede den flot mellem de to Kanonbaade, hvorfra Mandskabet sendte »City« et hjerteligt Hurra som Kompliment. Ti Minutter efter var den langt til Søs med alle Skysejl spændt mellem Nokkene.

Det maa altsaa betragtes som et Sammenstød af Tilfældigheder, at netop Aftenen i Forvejen, havde een af Søofficererne fra Kanonbaaden, da han aflagde en Visit ombord, udtalt som følger:

»Forstaar De, det er derfor vi altid beundrer Jer Koffardikaptajner, den Maade, I manøvrerer Jeres Skibe ind og ud af Havnen paa. Vi i Damp-Flaaden har aldrig Lejlighed til at prøve det selv, og jeg tror nok, det blev en værre Sildesalat, hvis vi skulde manøvrere uden at have Skruen til Hjælp!«

#### *Om at kunne sjakre med Slæberens Kaptajn.*

Da »City« ankom til New Yorks Havn, var denne fuld af Is, og straks var der en Slæbe paa Siden for at tilbyde sin Tjeneste med at slæbe den til Kaj for en Bagatel af — Femt hundrede Dollars!

Men Kaptajnen afslog dette velmente Tilbud, og godt var det, for næste Nat slog det om til Tøvejr — og dette slog igen Slæberens Pris ned til — Femog-tredive Dollars.

At sjakre med en Slæber var en af de Ting, som hørte med til en Sejlskibsskippers bedste Job, og mangent et godt Pund eller vægtig Dollars skiftede Plads fra Rederens Lomme til Kaptajnens, naar en »god Handel« var gjort. Det er jo klart, at Bugsering i hine Tider var et betydeligt større Felt end i vore Dage, og en »snu Prutter«, som kunde bluffe godt, havde mangen Gang tjent »mere end eet Pund til Rederen«.

Bugsering betød meget mere i hine Dage end nu, da de fleste Dampere selv gaar til Kaj, men ved mere end een Lejlighed har en Clipper, der laa og sejlede Kapsejls hjem med en anden, tabt sit Spil, fordi Modparten fik fat i en stærkere Slæber eller huggede dens egen lige for Næsen af den.

#### *Kaptajnen i »Konflikt« med Loven for en »amerikansk Borger«s Skyld.*

Kaptajn Young var forøvrigt paa anden Made lige ved at komme i Konflikt med Loven og blive arresteret for Tyveri eller for at have villet tilegne sig »amerikansk Borgers retmæssige Ejendom«.

Dette gik saledes til. I Manila var der bleven paa-

mønstret en græsk Matros i Stedet for en Mand, som var deserteret i Hong-Kong. Paa Forskud havde han faaet en Maanedes Hyre da han kom ombord og dertil Tobak fra Skibets Stores — eller skal vi sige — Slap-kisten. Alt i alt var det bleven til, at han havde ti Pund til gode. I New York fik »Hajerne« straks fat i ham, og Følgen var, at han øjeblikkeligt deserterede, hvorefter en lyssky Lommeprokurator forlangte det dobbelte Beløb udbetalt under Henvisning til, at Sømanden endnu havde Penge til Gode i Skibet og forøvrigt straks, han var kommen i Land, var bleven »amerikansk Borger«.

Men Kaptajn Young afslog Forlangendet, hvilket havde til Følge, at »Regningen« straks røg ned til seksten Pund, og lidt efter lidt til ti Pund. Men da Kaptajn Young stadig nægtede at gaa med til dette under Henvisning til de forhaandenværende Omstændigheder, kom »Sagføreren«s Kontorist løbende efter ham og tilbød tilsidst at ordne Sagen med fem Dollars!

Eftersom et magert Forlig som Regel er bedre end en fed Proces, besluttede Kaptajn Young sig til, forøvrigt ogsaa raadet dertil af Selskabets Agent, at slaa til med de fem Dollars, for selv om Manden ingen Ret havde, saa var den Omstændighed, at han nu var »amerikansk Borger« en god Bid at udnytte for »Hajerne«, og de vilde uden Tvivl benytte sig deraf.

Næste Gang han gik i Land, var han altsaa klar til Forlig, og blev straks overhalet af »Sagføreren«. »Naah, Kæpten, har De saa tænkt nærmere over det?«

»Har De Kvitteringen, De lovede mig?«

»Sæl—følgelig!«

De fem Dollars og Kvitteringen skiftede Ejer, men da Kaptajn Young senere kom ombord, fandt han en Politikonstabel og to Betjente, travlt beskæftiget med at vente paa ham.

»Er De Kaptajn Young?« spurgte Konstablen.

»Ja, det er mig!«

»Saa arresterer jeg Dem i Republikken, De forenede Staters Navn!«

»Hvorfor?«

»Fordi De har afslaaet at udbetale den retmæssige Hyre til en — *en Borger udi Amerikas forenede Stater — en amerikansk Borger, som ønsker at forlade Deres Skib!!!*

Men saa fik nok Kaptajn Young travlt med at hale Sagføreren Kvittering frem.

Konstablen tabte baade Næse og Mund, og ti Sekunder senere var han i Land.

Den, der klarede sig daarligst, var Grækeren — Græsk-Amerikaneren — som næste Gang kunde regne med at blive smidt ombord i en »Outward-Bounder«, medens hans »Venner« — Hakerne — sad til bage med en Trækseddel, der nok skulde faa en langtrukken »dead horse« til at minde ham om hans Fejltrin.

Næste Rejse var »City of Agra« charteret til Melbourne med en Ladning og Passagerer af White Star Linjen, som netop dengang gik ind i Atlanterhavsfarten og andre Steder, medens Pilkington & Wilsons gamle Navn og Rederflag var bleven afløst af Ismag, Imril & Co. Det eneste bemærkelsesværdige paa Tu-





Bistaat af Udkigsmanden halede de netop Skødet agterud, da Skibet satte Næsen dybt i en mægtig Braadso, som gik ind over Forskibet og vaskede Kaptajnen ud over Rælingen. Her hang han nogen Tid med Hovedet nedad,

ren var det, at en Uge efter at Cap var passeret, faldt Barometeret pludseligt til 28'50. Straks efter havde de en Byge, som forårsagede en hel Del Smaaskader.

#### Kaptajnen overbord!

To Maaneder senere, den 6te Oktober, var den for hjemgaende med en Ladning Uld og lagde Vejen Vest om Tasmania i Stedet for at gaa gennem Bass Straits. Næppe to Dage efter Afrejsen fra Melbourne og paa Højden af det sydvestlige Punkt af Tasmania trak det op til en stærk Storm fra Sydøst med mægtige Regnbyger. Henad Aften maatte de tage baade Topsejl, Storsejl og »cropick'en«. Senere paa Natten slog Forestagsejls Skøder sig løs af Blokkene og Kaptajnen tilligemed Styrmanden gik forud for at gøre det fast. Bistaat af Udkigsmanden fik de halet det slække Skøde ind og halede netop Skødet agterefter, da Skibet satte Næsen dybt i en mægtig Braadso, som gik ind over Forskibet og vaskede Kaptajnen ud over Rælingen. Her hang han i nogen Tid med Hovedet nedad, men heldigvis havde han holdt sit Tag i Skødet og var saaledes i Stand til at kravle op til Rælingen og komme indenbords. Desværre var de andre ikke sluppet saa heldig. Udkigsmanden havde faaet det læ Anker over sig, det var loftet af Søen og derefter maset ned over ham. Der laa han og jamrede sig i Smerte. Men Styrmanden, Mr. Wright, en Slægtning og mangeaarig Ven af Kaptajnen, var gaaet overbord.

Alle Mand blev purret ud og kommanderet paa Dækket. Man forsøgte at sætte en Baad i Vandet, men den blev slaaet til Pindebrænde med det samme. Der var intet at gøre. Intet Øjeblik kan være mere bittert, tungere og alvorligt for en Sømand, end det, hvor han véd, at hans Kammerat kæmper en fortvivlet og haabløs Kamp i Bølgerne, uden at det er ham muligt at række ham en hjælpende Haand. — —

Hjemrejsen var under 90 Dage. Paa Højden af Lizard kom »City of Agra« ind i Regntykning, hvor den forøvrigt fik Selskab af Uld-Clipperen »Yatola«, der kom fra Melbourne. »Yatola« var et londonbygget Kompositionsskib (Staalspant med Træbeklædning), den tilhørte Orient-Linjen og kunde se tilbage paa flere udmærkede Rejser. Men her mødte den sin Skæbne, for Kaptajn Young erfarede ved sin Ankomst til London efter en haard Tørn i Kanalen, at »Yatola« var bleven totalt Vrag paa den franske Kyst tæt ved Cap Gris-vez — dog heldigvis uden Tab af Meneskeliv.

Paa den næste Rejse skulde »City« have været til San Francisco fra Australien for at laste Korn, da der skulde have været betalt fænomenalt høje Fragter herfra i den paagældende Sæson, men Fejlsugning med Hvedehøsten i »Vesten« bevirkede, at »City« indtog 300 Heste bestemt for Kalkutta i Stedet for. Og dette maa siges at være et Svineheld, for den ovenfor nævnte Katastrofe med Hvedehøsten bevirkede, at hele den stolte Flaade af Dybvandssej-



lere, som havde ventet i Frisco for Last, nu maatte ned og slæbe med Salpeter eller Tømmer.

#### *En Last Heste.*

Paa Rejsen døde mange Heste, ganske særligt i Begyndelsen, da en Sydvester trak op, men efter at man var kommen klar af Australiens Kyster, bedredes Vejret, og Resten af Hestene udskibedes i god Behold paa Madras' og Kalkuttas Red.

Ved Madras ankrede »City« op ca. 4 miles fra Kysten, da Udlosningen og Landingen af Hestene gik for sig i Massoulah-Baade, hver bemanded med tolv Kulier. De var ikke særlig glade for det Job, og hvis nogen af Hestene gav sig til at sparke, idet den blev firet ned i Baaden, gik alle tolv Kulier paa Hovedet i Vandet af Skræk og lod Hest være Hest. Det hjalp først, da en Matros tog Plads i Baaden og opretholdt Disciplinen med haard Haand. I hine Dage var der hverken Havn eller Kaj dér paa Pladsen, men landede derfor Hestene simpelt hen ved at lade dem gaa udenbords, naar man var kommen ind paa et Par Alens Vanddybde, saa maatte Hestene selv svømme i Land. Ogsaa Passagererne kom i Land paa den Maade, dog ikke at de maatte svømme i Land. Nej, de blev baaret i Armstole, der hang højt tilvejs i en Bue af Bambussænger.

Paa Madras' Red gensaa forøvrigt Kaptajn Young Resterne af sit gamle Skib »Ardborg«, som tilligemed en Del andre Skibe nogle Aar i Forvejen under en frygtelig Orkan var slaet ind paa Kysten.

#### *Da den forladte Kone indhentede sin flygtede Mand paa den anden Side af Jorden.*

Fra Madras sejlede »City« til Kalkutta og afskibede her Resten af Hestene. Derefter gik Turen hjem, den gang for at laste i Time-charter til Lyttelton i New Zealand for Shaw, Savill & Co.

Skibets Passagerpladser var til denne Rejse alle optaget, da en ganske fornøjelig Hændelse indtraf. Et af Marshallskibene ved Navn »Buckinghamshire«, opkaldt efter den engelske Landsdel, var netop afsejlet et Par Dage i Forvejen, og om Morgen, da »City« skulde lette, kom pludselig en Dame ombord og spurgte Kaptajnen:

»Skal dette Skib til Lyttelton?«

»Ja!«

»Er det et hurtigt Skib?«

»Selvfølgelig, det mener jeg da!«

»Jamen, tror De, at Skibet kan naa derned før »Buckinghamshire?«

Selvfølgelig vilde enhver Kaptajn have svaret ja paa dette Spørgsmaal, og det gjorde da Kaptajn Young ogsaa. Damen købte sig saa en Emigrantbillet, da alle Kahytter og Køjer paa 2. Klasse var optaget.

Det blev snart almindelig bekendt, at hendes Mand var rejst fra hende og havde taget Billet med »Buckinghamshire«, og da nu tilfældigvis »City« virkelig indfrie Kaptajnens Løfte, saa havde den bortløbne Ægtefælle den »utvivlsomme« Fornøjelse ved sin Ankomst til Lyttelton at staa Ansigt til Ansigt med sin »efterladte« Hustru, netop som han satte Foden paa fremmed Jord.

Og han maa have haft en usædvanlig Portion Aandsnærværelse eller været i Besiddelse af en ko-

lossal Portion Frækhed, for han henvendte sig umiddelbart derefter til Kaptajn Young og takkede denne hjerteligt, fordi han havde bragt hans Kone i god Behold til New Zealand.

Rejsen havde forøvrigt været meget hurtig — kun 76 Dage, og Skibet havde endda haft en Del haardt Vejr paa Vejen ud »running the easting down«. Flere velkendte Skibe laa dér i Havnen, »Golden Empire«, »Northampton« og »Dunedin« — saa det var lystige Dage, hvor Bølgerne gik højt i Havnen og ombord.

#### *Bor de druknede Sømænds Sjæl i Albatrossen?*

»City« afsejlede nu fra Lyttelton til Newcastle (Australien) efter en Ladning Kul og gik den sydlige Rute. Det mødte haardt Uvejr men præsterede alligevel den næstbedste Rekord paa denne Strækning — enogtyve Dage. Flere af Skibene, som havde valgt den nordligere Rute, brugte — 40 Dage — om Turen, og andre igen, som gik gennem Cooks-Strædet, maatte ankre dér og blive liggende i flere Dage.

I Newcastle indtog den en Ladning Kul for Melbourne, hvor den saa indtog sin Ladning Uld ved Sandridge Pier og afsejlede med London som Bestemmelsessted i December. En af Kahytpassagererne havde paa denne Rejse stor Fornøjelse af at fange og udstoppe Albatrosser og var forøvrigt saa heldig at sælge dem for fyrretyve Pund. Til alt Held for ham forløb Rejsen uden mindste Hindring, ellers vilde Besætningen nok have krævet hans Samling af Albatrosser — eller maaske endda ham selv som Offer til det vrede Hav.

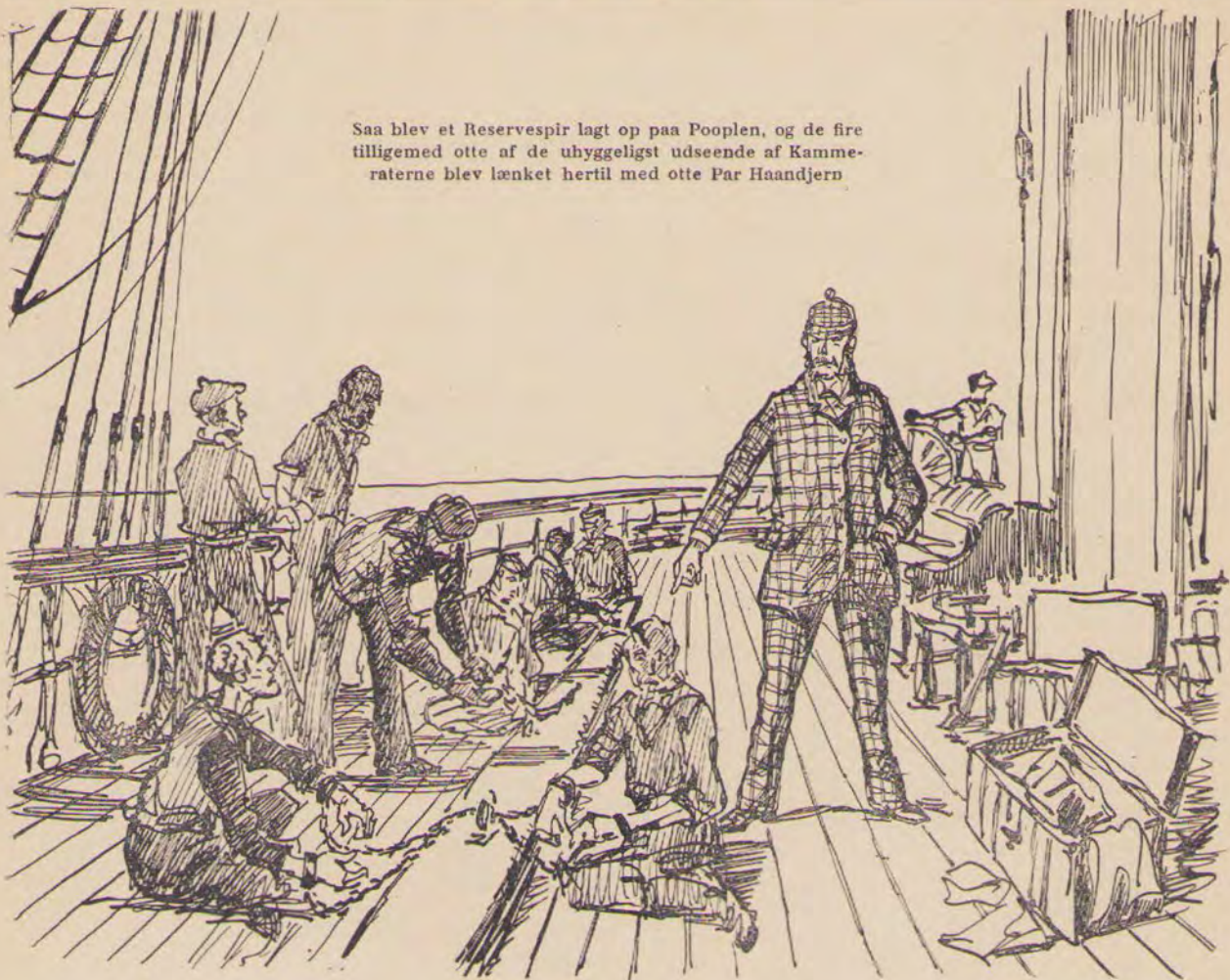
Det er uvist, om Sagnet, der fortæller, at Albatrossen har en udødelig Sjæl, stammer fra Forfatteren til »The ancient Mariner«, Coleridge. Motivet her er igen temmelig sikkert taget fra Dampiers »Voyages«, men forøvrigt synes det ikke, som om de gamle Ulke fra forrige Aarhundrede har skænket Albatrossen og dens Sjæleliv synderlig Omtanke, for det var meget almindeligt paa de gamle Dybvandssejlere, at Besætningen i 80erne og 90erne morede sig med at fange disse stolte Fugle paa en bøjet Krog, og en af de største »Sailor«s Kuriositeter var da i hine Tider Tobakspunge af Albatrossens Fødder. Forøvrigt har andre Digtere holdt sig til Traditionen om, at Albatrosser og andre Oceanfugle var Opholdssted for de druknede Sømænds Sjæle.

#### *Kval med Hyren.*

I hine Dage var Hyren fra London til Melbourne kun tre Pund om Maaned, medens den fra Melbourne og hjem ikke var mindre end fem Pund, og af denne Aarsag havde Kaptajnerne tit Ballade grundet paa Hyrebassernes Lokketoner og gyldne Løfter. Ombord paa »City« var det Skik at lade Folkene vælge mellem Afmønstring og en Uges Kostpenge eller at blive ombord. De fleste af Folkene valgte saa Afmønstringen, men alligevel kom Kaptajnen engang i Forlegenhed. Fire af Folkene og Kokken udviste skønt de var gaaet ind paa at følge med tilbage, den Letsindighed samme Dag, som Skibet skulde sejle, at stikke af. Melbournes Herlighed havde været for tillokkende. Alligevel fik Kaptajnen sin Ret, for det lykkedes ham at faa opsnuset, med hvem de var stukket



Saa blev et Reservespir lagt op paa Pooplen, og de fire tilligemed otte af de uhyggeligst udseende af Kammeraterne blev lænket hertil med otte Par Haandjern



af, og ved Ankomsten til London gjorde han sine Fordringer gældende. Hver af Desertørerne fik et Pund i Bøde — og siden den Tid fandt der ingen Desertation Sted i »City« mere.

#### En Ladning Lokomotiver.

I London havde Tømmermændene et stort Job med at lave Kahytterne om til Emigrantsejlads paa Queensland. Til en saadan Rejse var den Ladning, de indtog, ikke nok, kun lige tilstrækkelig til at gøre den støttig, i Tilgift fik den saa tre Lokomotiver, hvert paa 25 Tons, og desuden nogle Maskinkedler.

Arbejdet med at faa disse baksset ombord var ret besværligt, det var jo en ny Tid — Dampens og Maskinens —, som rykkede frem med disse tunge Kolli. Hidtil havde jo Uld, The, Korn, Kul og Tømmer udgjort Hovedbestanddelene af Skibenes Ladninger. Hvor Nutidens Skibe med deres Staalmaster, Staalbomme og Damp- og elektriske Spil med Lethed haandterer de største Lokomotiver, dér maatte man efter Datidens Forhold rigge en Masse Lossegrej op for at løse Opgaven. Rekvissionssedlerne viser da, at man maatte have to Ruller fem Tommers Manilla Trosse, fire tredive Tommers fireskaarne Taljeblokke, to enkelte Blokke af samme Størrelse, fire atten Tommers tredobbelte Blokke foruden et Utal af enkelte.

Bugsertrossen blev saa gjort fast i Mærset paa Stormast og Fokkemast, ligesom et ekstra Forestag til

Fokkemasten og en ekstra Bardun fra Æselhovedet paa Stormasten blev sat op. Desuden blev Storsejlsraaen lasket til Stormasten og paa Fastestangen anbragt et ekstra Toug med Talje til Hjælp ved Ophejsningen. Et Reservespir blev saa lasket to Trediedel ud fra Storraaen, derefter fastgjorde man en af de store Blokke paa Bugsertrossen over Storelugen, den anden paa Sammenføjningspunktet af Spæren og Raaen. Maskinen blev løftet med Haandspil — og der gik ikke saa faa Shantier til, før de var vel ombord og stuvet paa Plads.

Naar Emigranterne maa »lægges i Jern«.

Porter — Irlændere — og Barnefødsel ombord.

Paa denne Rejse var der henved tre Hundrede Emigranter ombord, baade gifte Folk, enlige Folk og unge Piger og Børn. Som altid paa Emigrantskibene blev de enlige Mandfolk indkvarteret forefter, de enlige Damer Agter og de gifte Folk midtskibs. Og Rejsen fik naturligvis sin Kulør af de Hændelser, som fandt Sted ombord.

Det var kort efter »Schiller«s Forlis paa Scilly Øerne, hvor mange Menneskeliv gik tabt. Mellem de reddede var et stort Antal Irlændere, som paa denne Rejse fortsatte til Australien.

Naa, hvad der var hændeligt mellem gifte Folk, saa var der flere af de gifte Kvinder, som ventede deres Nedkomst — der var forøvrigt næsten altid een eller to Fødsler paa en saadan Rejse — og til disse frugt-



sommelige Kvinder blev der selvfølgelig beordret Ekstraforplejning, saasom Porter, Portvin, Brandy og Æg.

Men dette var jo en hel Udfordring til det altid misfornøjede, misregerede stakkels Irland! Det kan nok være, at Iernerne gjorde Vrøv! Styrmanden og Skibslægen kunde berette en hel Del om mere eller mindre Uforskammede fra Iernes Side, naar de om Aftenen gik deres sædvanlige Ronde paa Gangene. Dette fortsatte, indtil de utilfredse en skønne Aften rottede sig sammen ovre i den ene Side og truede med at tage selv.

Næste Morgen kom anden Styrmand ned til Kaptajnen med alle Tegn paa Ophidselse. Hele Banden, et halvt Hundrede Stykker, var forsamlet udenfor Stores-Rummet og i Færd med at brække ind.

Kaptajnen fik hurtigt nogle Klæder over sig og var paa Pletten i et Nu. Hvad var Meningen?

»Jo. Vore Billetter er vel lige saa gode som de andres. Vi har vel betalt det samme?« svarede Anføreren. »Disse Kvinder har ikke betalt mere end vi, hvorfor skal de saa gaa og delikatere sig med Portvin og Porter? Vi har forlangt vor Portion af Portvin og Porter hos Storekeeperen, men han nægter at udlevere, saa nu skal vi nok ordne det selv, om det saa skal være med de bare Næver!«

»Jamen véd I, hvorfor disse Kvinder faar denne ekstra Ration?« spurgte Kaptajnen.

»Sæl'fø'lelig! Men det er kun Løgn! Hvad den ene ska' ha', ska' den anden osse ha'! Eellers ska' vi nok sel'!«

Kaptajnen spurgte dem saa, om de vidste, at det, de her var ifærd med, simpelthen kunde betegnes som Mytteri. Men Iernerne var gamle Rotter, de svarede med Henvisning til Søloven, at hvad Passagegerne gør, kan ikke komme ind under Betegnelsen »Mytteri«.

Øjeblikket var ladet med Spænding, og det var tydeligt, at nu skulde den gaa løs. Kaptajnen bed Mærke i fire af de mest veltalende, saa bad han dem komme agterud og gav Baadsmanden Ordre til at kalde alle Mand paa Dækket. Saa blev et stort Reservespir lagt paa Tværs henover Poopen og de fire tilligemed otte af de uhyggeligst udseende af Kammeraterne blev lænket til Reservespiret med otte Par Haandjern, som var »City«s eneste Beholdning af den Slags Sager. Derefter placerede Kaptajn Young med mange Gebærder og Fiksfakserier et stort Søkort henover Skylighet og sagde, at nu vilde han styre efter nærmeste Havn og lade dem fængsle. Og virkelig lod han Skibet ændre Kurs!

Derefter blev alle Irlændernes Kister bragt paa Poopen, og da de respektive Ejere nægtede at lukke dem op, blev Tømmermanden beordret dertil. Hver Kiste viste sig at indeholde en Revolver med tilhørende Ammunition — selvfølgelig røg baade Revolvere og Ammunition i næste Øjeblik ud over Hækken.

Passagererne blev derefter kaldt sammen og Situationen forklaret for dem. Kaptajn Young havde til sin Forfærdelse hørt, at flere af de fængslede var Familiefædre med Hustru og Børn ombord. Han forklarede dem nu, at skulde det gaa efter den strenge Lov, saa vilde det blive dem en meget alvorlig Historie.

»Vi har nu Kurs efter den nærmeste Havn i Brasilien,« tilføjede han. »Men det er usandsynligt, at Autoriteterne dér vil tillade disse Folk at gaa i Land dér — eller rettere at jeg sætter dem i Land. I saa Tilfælde bliver jeg nødt til at føre dem lænkede som nu til Australien. For det første vil den Historie gøre Rejsen meget længere, og det kan man takke de Herre for. For det andet, hvis jeg løser dem, er det hver Mands Pligt at staa til Ansvar for hver enkelt, saa ved man, hvad det gælder!«

Det var korte og klare Ord, og de undlod heller ikke at gøre deres Virkning. Fangerne begyndte inden ret længe at skændes indbyrdes og lægge hinanden for Had for den Stilling, de var kommen i, og ikke længe efter havde de faaet fat i Doktoren og bad ham lægge et godt Ord ind for dem hos Kaptajnen.

Denne regnede imidlertid med, at de endnu ikke var bleven tæmmet tilstrækkeligt, saa de fik Lov til at tilbringe Natten i Jern. At de samtidig fik et lille Indblik i Navigering og Sejlføring — som de sad dér paa Rad oppe paa Poopen — lettede dem naturligvis ikke Timerne. Det var en ubehagelig Hundevagt, der kun afbrødes af Rorets Knagen, Ræernes Knirken, Sejlenes Blaffen og Vindens Tuden. Nogle Skvat Søer af og til skulde nok holde dem vaagne og forhindre dem i at »sove paa Vagten«.

Saa lysnede det. Op ad Formiddagen sendte Kaptajnen paa Skømt en Mand op i Riggen for at kigge efter Land, og lige fra Kaptajn og Rorsmand til den yngste forefter havde de ondt ved at holde Grinet tilbage, for Land var jo mere end tre Hundred Miles borte.

Men nu var Oprørerne ogsaa møre, og efter Frokost blev de sat i Frihed. Resten af Rejsen var de saa skikkelige og tjenstvillige, at de var lige saa gode som et Reservemandskab.

#### *Nævekamp mellem Kvinder — og en Styrtese.*

Heldigvis var ikke alle Begivenheder ombord af saa alvorlig en Art. En Morgen, Kaptajn Young kom paa Dækket for at »kigge paa Solen«, saae han til sin store Forbavselse en hidsig og regulær Nævekamp mellem to Kvinder oppe paa Storlugen. Rundt om nedenfor paa Dækket stod Kvinder og Mænd tæt og interesseret, medens de med høje Fryderaab applauderede og opmuntrede de Kæmpende, fra hvis Ansigter Blodet allerede flød i stride Strømme.

Da saadanne Forhold øjeblikkelig maatte bremses, og han ikke selv brød sig om at blande sig deri, saa foretrak han at give Ordre til Rorsmanden om at knibe lidt tættere til Vinden. Ordren fulgtes, og »City« stak Næsen i Vandet. Virkningen kom omgaaende. En mægtig Skumsky med en god Portion Vandskvat slog ind over Dækket og de Kæmpende blev øjeblikkelig afkølede og indstillede Kampen. Fulgt af de kvindelige Tilskuere forsvandt de skyndsomst under Dækket.

#### *Det forheksede Brev.*

I Passager Sejlskibene blev det almindeligvis brugt at hænge en Kasse til Breve udenfor Kahyttdøren, saasart Skibet havde været i Søen nogle Uger, for det Tilfældes Skyld man skulde møde et modgaaende Skib, der kunde tage Posten med tilbage. Na-



En Morgen, Kaptajn Young kom paa Dækket for at kigge paa Solen, saa han til sin store Forbavselse en hidsig og regulær Nævekamp mellem to Kvinder oppe paa Storlugen. Rundt om nedenfor paa Dækket stod Kvinder og Mænd tæt og interesseret, medens de med høje Fryderaab applauderede og opmuntrede de Kæmpende, fra hvis Ansigter Blodet allerede flød i stridende Strømme.



turligvis skete det ogsaa, at man ikke mødte nogen »homeward-bound«, Brevene blev da sorteret ud og overleveret Afsenderen. Saaledes kunde det ske, at en ældre Matrone i største Forundring henvendte sig til Kaptajnen med en skingrende Klage: »Hør her, lille Kaptajn! Hvad er den a'? Mit eget Brev er kommet tilbage her med Posten?«

#### *Krig mellem kvindelige Passagerer.*

De fleste af de unge Piger, som drog til Australien, var irske, og gennemgaaende var det dannede og velopdragne, brillante unge Piger. Men mellem disse skulde der til alt Uheld for hende ogsaa befinde sig en Pige fra Wales, og tro mod sin Landsdel — man har vel Lokalpatriotisme og er vel ikke »alle Jyder for Vorherre — havde hun i et Brev hjemtil givet et alt andet end flatterende Billede af de irske Skønheder — ihvertfald var Brevet mere underholdende end flatterende. Til yderligt Uheld faldt Brevet i Hænderne paa de medrejsende, og saa var Fanden løs. Den stakkels Pige blev i den Grad lagt for Had og forfulgt med Slag og Stød, saa Blodet flød. Og hun var tilsidst uden Tvivl revet i Stumper og Stykker, hvis ikke hun var bleven lukket inde paa Lazarettet under Beskyttelse af Laas og Bolt.

Der gik nu en fjorten Dages Tid — og den unge Pige fra Wales havde stadig maatte holdes i Sikkerhed — da pludselig en Aften det begyndte at blæse op, og Søen rejste sig fra West-Syd-West. Og saa be-

sluttede Kaptajn Young, som var gal i Hovedet over at »den irske Brigade stadig holdt Arrigheden vedlige«, at nu skulde det være Slut med den, og derfor kom Uvejret ham ret tilpas. Han fortalte kort og godt den ældste af de irske Madammer, mens nogle af de unge Piger hørte til, at dette Uvejret var Fanden danse mig kommen netop som et Udslag af Himmels Vrede, fordi de ikke havde lært at tilgive, og Himlen vilde ikke finde sig i, at han blev ved med at slæbe rundt med saadan en Flok forstokkede og indbildske Pigebørn!

#### *Himmelen fortørnes over Kvinderne.*

Ved Midnatstid væltede en mægtig Braadsø sig ind over Dækket og lavede en forfærdelig Ravage. Hen over Storlugen, som var aaben af Hensyn til de mange Passagerer havde man ved Hjælp af en Læsejlsbom, der forøvrigt ogsaa tjente til Forstærkning af Lugen, rigget et af Bramsejlene op. Nu kom pludselig Søen og væltede flere Tons Vand ned paa Mellemdækket, saa Pigerne i de nederste Køjer simpelt hen blev skyllet ud tilligemed Madrasser, Puder og andet Sengetøj. Dér laa de og hvinede, mens der paa øverste Dæk, hvorhen nogle af dem vilde flygte i det bare Linned, eller det som var mindre, stod mindst to Fod Vand fra For til Agter.

Havde der aldrig været Ballade før — og det havde der jo — saa blev der det nu! Herrejemi for en Skraalen og Skrigen! Lille Sømand, frels mig! Oh,



Kaptajn, hjælp os i vor Nød! Der var ingen af dem, som jo ikke forstod, at dette var Verdens Ende! — Fuldkommen sanseløse af Forskrækkelse var de dog klar over, at nu var Kaptajnens Spaadom gaaet i Opfyldelse! Og saa lovede de Bod og Bedring, Pigen fra Wales kunde godt komme frem, de skulde nok tilgive.

Næste Morgen skinnede Solen, og Havet var roligt. Pigen blev sluppen løs, men slap ikke igennem, før hun havde lagt sig paa Knæ og bedt de andre om Forladelse!

#### *Piger — Whisky — Oprør — Landgang.*

Passagererne til Maryborough blev sat af i en Passagerbaad, og mens denne laa paa Siden af »City«, benyttede nogle af Matroserne Lejligheden til at svippe ombord og redde sig nogle Omgange Whisky samtidig med, at de lavede Fjas med de unge Piger fra Emigrantpladserne. Ganske vist hjalp det, da Styrmanden trak sin Revolver og skaffede Ro og Fred i Lejren, men til Gengæld benyttede de saa Lejligheden til at djumpe i Baaden, som laa langs Siden med 3die Styrmand og et Par Lærlinge ombord, og forlangte under Eder og Forbandelser, der lyste og lugtede af Spiritus langt ud af Halsen, at blive sat i Land paa Great Sandy Island, der laa omtrent en »mile« fra Stedet.

Tredie Styrmand og Lærlingene, der alle var ubevæbnede — og ædru — havde ikke andet at gøre end at parere Ordre, hvorefter de sejlede Baaden tilbage til Skibet.

Timerne gik, og »City« maatte vente, men hvad Fanden ragede det dem. Først da Spritten var fordunstet, og Sulen samtidig begyndte at indfinde sig, begyndte de at gøre Tegn til, at de ønskede at komme ombord, men da de ingen Baad havde, var de jo nødt til at blive, hvor de var, Natten over.

Næste Morgen lod Kaptajnen sig ro derover for at snakke dem tilrette, men det blev der ikke noget af. Han blev modtaget med en Byge af de værste Ukvemsord, og da en Clippermatros var vant til at høre kraftige Udtalelser, det hørte med til Farten, saa var det sikkert nok Sprogblomster, der kunde faa selv en gammel Clipperkaptajn til at vifte med Ørerne. Men Kaptajn Young bevarede Værdigheden, han var jo selv vant til at faa Skum om Næsen.

»Well,« svarede han, da de værste Brækkere havde faaet Luft, »jeg havde troet, at I efter en Nats frit Natolgi her paa Stranden uden Soda og Whisky havde været ædru nok til at komme ombord igen. Naar I er ligesaa ædru som Spædelam og fromme i Sjælen som Nonner, skal I faa Lov til at komme igen og smage paa Kokkens Gryder. Men efter hvad jeg kan forstaa, har I godt af at sove en Nat endnu her paa Strandbredden uden Køjetæppe.«

Med disse Ord lod han Baaden støde fra, og under et Hyl som lyssluppet fra Helvede om, at de var ved at krepere af Sult og Tørst, sejlede han bort.

Næste Morgen blev de hentet, og da Kaptajn Young kom op og hilste paa og bad dem sige frem, hvis der ellers var noget, de havde paa Hjerte, var alting allright. Og sidenhen var den Historie glemt mellem Parterne.

#### *Til Søs i en tom Tank.*

Skibet gik til Kaj, og en Aften, Kaptajn Young kom ombord efter et Besøg hos nogle gæstfri Australiere, blev han meget overrasket ved at opdage tre af Lærlingene som laa og plaskede i Havnen hver i sin firehundereder Galloner Tank!

Hvad var Meningen, og hvordan gik det til?

Sagen opklaredes hurtigt. Disse Tanks havde været en Del af »City«s Ladning og var bleven losset ombord i en Lægter, men Lægtermanden, som ikke var sikker paa at kunne klare den selv, havde saa bedt tre af Lærlingene om at give ham en Haand med indefter, hvis det skulde blive nødvendigt.

Og det blev nødvendigt! For Lægteren sank straks efter, heldigvis dog kun paa seks Favne Vand, og saaledes gik det til, at Lærlingene nær var gaaet til Søs hver af dem i en tom Tank.

#### *Om at riae en Storm af i Havn.*

»City« havde ellers nær mødt sin Skæbne paa Vej til Portland fra Melbourne med en Uldladning i 1878.

Paa Højden af Port Phillip Heads gik der en Sydost Orkan og tolv Timer efter, at Lodsen var kvitteret, kom Lysene fra Portland Bay i Sigte. Søj og Vejr satte lige ind i Bugten, saa Skibet blev drejet under lige inden for Pynten med Næsen udefter, indtil Vejret stiltede af. Ellers vilde det være gaaet »City« som saa mange før dér i Bugten, at den var bleven slaaet i Land paa Kysten. Portland Bay er ellers en fortrinlig og sikker Ankerplads under alt andet Vejr end netop en Sydoster. Og under senere Besøg i Portland Bay blev Skibet altid holdt klar til at kunne stikke i Søen, hvis en Sydoster skulde blæse op.

#### *Den frygtsomme Politiassistent.*

Men da »City« endelig laa velfortøjet i Portland mødte der den en ny Besværlighed i Form af Stedets Politiassistent.

Denne kom »steppende« ombord, saa snart der var Landgang nede, og spurgte Kaptajnen med alle Tegn paa Uro, om det var Hensigten at lade Folkene faa Landlov, mens Skibet laa dér.

»Ja, højst sandsynligt,« svarede Kaptajn Young, »hvorfor spørger De for Resten?«

»Well, Sir,« svarede Politiassistenten meget beklemt, »jeg skal sige Dem, Søfolk plejer jo at lave en Del Kvaler, naar de kommer i Land!«

»Saa, jamen de fleste af disse er i hvert Fald fromme som Lam.«

»Ja, never mind! Men se, der er kuns maj og saa to Menige. Saa hvis de kommer i Land, saa maa jeg nok ha' flere ned og hjælpe os!«

Naa, Kaptajn Young gav alligevel sine Folk Landlov, og paa en eller anden Maade, det siger Kaptajn Young selv, maa Folkene være kommen under Vejr med Assistentens Synspunkter. Og det var selvfølgelig Anledning nok for Gutterne, der havde været flere Maaneder i Søen, til at lave alt det Halløj, de kunde overkomme, og de begyndte saasart de havde faaet sat Foden paa fast Grund.

Det blev lystige Dage, som kulminerede, da »City« var trekvart lastet, og der var lidt Stilstand i Arbejdet nogle Dage, indtil flere Uldpartier fra det Indre



kunde naa frem til Kysten. Grundet paa Afbrydelsen fik omtrent Halvdelen af Mandskabet Landlov.

#### Ammen i Barnevognen.

Saa skete det henved Klokkeren 10 om Formiddagen, da en Del af Mandskabet gik i Land, at de mødte en Amme, som kørte en Baby i en Barnevogn. Varsomt løftede en af de skæggede Drengene Barnet ud af Vognen uden at spørge om Forlov eller tage Notits af Babyens Vrælen eller Ammens Protester — andre løftede lige saa varmt Ammen, der vejede rundt Tohundrede og halvtreds Pund, op i Barnevognen og trillede af Sted med hende op i Byen med en Fart af mindst 15 Knob, medens en interessant Tilskuerskare voksede for hver Kvartmil.

Og saa mødte de naturligvis Politiassistenten, der straks vilde standse denne mærkelige Sejlsads paa Landjorden.

»Falde af her! Ikke hos os!« brølede Banden i Kor. Et Par raske Næver fik fat i Politiassistentens Uniformskasket og plantede den paa Hovedet af den af Skræk Tohundred og halvtreds Pund vægtige Amme, hvorefter de uanfægtet fortsatte deres Triumftog fulgt af en Skare, der nu havde naaet flere Hundrede.

Ammen rystede af Skræk, og Ungen, der forøvrigt laa trygt gemt ved en Sailors trofaste Barm baaret af et Par stærke Arme, som havde været med til at bjerge tungere Byrde end som saa, Ungen, den vrælede omkamp med hylende, larmende Matroser og den begejstrede Gadeungdom.

Endelig gik Gejsten af dem, og galant som Søfolk kan være, hjalp de Damen paa de Tohundrede og halvtreds Pund ud af Barnevognen og købte hende en mægtig Æske Chokolade. Barnet, der var uskadt, satte de tilbage i Vognen, og »dæggede« for det som den ømmeste Moder, Politiassistentens Hat blev afleveret med en kraftig Saltvandshilsen — og Resten af Dagen soldede de kraftigt i de rosenrøde Minder af Dagens Begivenhed. Hele Byen stod paa den anden Ende.

Den eneste, der var ked af det, var Politiassistenten, for med hans Værdighed var det uigenkaldeligt forbi. Han — oh, denne stakkels Mand — var højlydt fornærmet over, at han ikke var bleven varskoet, da Folkene fik Landlov.

»For«, som han sagde, »det var dog den værste Djævelyngel, jeg nogensinde har set komme ud af et Skib!«

#### To Mand overbord i høj Sø.

I Maj 1880 gik »City of Agra« ind i en ny Fart, idet den hentede en Ladning Tømmer i Christiania til Australien. Paa Fjorden mødte den haard Storm af Nordost og maatte ankre. Vinden blev staaende i samme Hjørne flere Dage, saa efterhaanden samlede der sig her en Flaade paa flere hundrede Sejlskibe. Hver Gang Vinden viste mindste Tegn til Bedring, blev Ankeret taget ind paa samtlige Skibe og Kludene sat, og stadig var Resultatet: maset Lønning og Sejlene i Laser.

Paa Rejsen ud omtrent udfor Madagascar mødte »City« hæftigt Bygevejr fra Sydvest. Den førte stadig alle Sejl, saalænge Vinden, omend frisk, havde staaet i Vest, men da den drejede rundt til Sydvest, derfra



Varsomt løftede en af de skæggede Drengene Barnet ud af Vognen, andre løftede ligesaa varsomt Ammen, der rundt regnet vejede Tohundrede og halvtreds Pund, op i Barnevognen og trillede af Sted med hende med en Fart af mindst 15 Knob.

til Syd, var man nødt til at tage noget af Sejldugen ned, for »City« var med sin Dækslast af Træ saa villig til at smække over, at en Fare ellers maatte befrygtes.

Storsejlet, som allerede var revet, var man netop i Gang med at give op, og Læ Side var allerede i Orden, da en Sø rullede sig ind Midtskibs og oversvømmede Dækket lige til Poopens Kant. Skibet var bordfyldt og lagde sig straks over med det halve af Dækket i Vandet. Folkene var netop under kraftig Opsang i Gang med at hale i Læ Buggordinger og Klofald, men da Søen brød ind, holdt Opsangen pludselig op, og der hørtes ingen anden Lyd end Storsejlets rasende Blaffen.

»Hvorfor Fa'n faar I ikke det Sejl til at holde Kæft?« brølede Kaptajn Young. »Det ryger jo til Søs for os paa den Maade!« Øjeblikkelig faldt Folkene i og halede los i det læ Gods.

Men et Par Minutter senere kom Mr. Croad, Styrmanden løbende op mod Poopen og raabte, at to Mand var gaaet overbord.

Der blev nu straks kastet Redningsbøjer overbord og Skibet blev bragt til Vinden, saa hurtigt det lod sig gøre. Der blev derefter spurgt Mandskabet, hvem af dem var villig til at gaa i Redningsbaaden, men de afslog det alle som een. Skibet havde gjort femten Knob, da de to Matroser gik overbord, hvilket maatte være sket, da den store Sø gik over Skibet — der var altsaa allerede nu gaaet flere Minutter, før de var bleven savnet! I deres Olieskindstøj og tunge Søstøvler, var det den almindelige Mening, at de forlængst var druknet og at en Baad i den høje Sø ikke vilde kunne klare sig.

Forøvrigt er dette Spørgsmaal, at sætte en Baad i Vandet under saadanne Omstændigheder ofte bleven behandlet med virkelig Følelse og Sorg, men Kendskabet til de virkelige Forhold spreder nemt det Stenk af Sentimentalitet, som sætter en saa grusom Begivenhed i særlig Belysning. Man synes det er hjerteløst at sejle videre og »lade en Mand ligge dér og drukne!« Men i haardt Vejr, hvor det vilde være skæbnsvangert at dreje til, er der intet at gøre.

#### Triste Betragtninger.

At faa bjerget en Mand, som var gaaet overbord,



var maaske særlig vanskeligt i hine »flyvende Svane«. Et Skib under svært Pres af alle Sejl, ja selv Stunsejl (Læsejl) og hvad der ellers kunde trække, en saadan »Svane« kunde ikke bruges til Vinden uden, at der var Risiko for, at hele Riggen røg overbord.

Et Tilfælde, som berører dette Forhold hændte engang og forløb saaledes. En Dreng var sendt til Vejrs for at efterse Godset paa Stortoppens Læsejlsbom, da han af en eller anden Grund mistede sit Tag og gik udenbords. Ingen anden end Rorsmanden havde observeret Ulykken, og Kaptajnen paa Poopen blev derfor ganske forbløffet, da han pludselig saa Rorsmanden overlade ham Rattet og springe udenbords. Skibet blev straks bragt til Vinden og en Baad sat ud, hvilket let lod sig gøre, da Vejret var fint. Men her var intet at gøre, der var ikke Spor af hverken Dreng eller Rorsmand.

Naar det gaar saaledes i fint Vejr, hvem kan da ikke forestille sig, hvor Fortvivlelsen maa bemægtige sig alle de, som hjælpeløse maa være Vidne til Ulykken og er ude af Stand til at bekæmpe Uvejrets Rasen.

Det er her værd at omtale den Ejendommelighed som særlig kendetegner Ulke af den gamle Skole, og det er deres fuldkomne Ringeagt for at lære at svømme. Naar hertil kommer, at Sømanden ejer den allerkæreste og ubetvingelige Tro paa Skæbnen, saa forstaar man bedre hans Ræsonnement: I de ni af ti Tilfælde vil Chansen for at drukne være til Stede i Tilfælde af, at han falder i Vandet, derfor foretrak de gamle en hurtig Død fremfor en pinefuld og haabeløs Kamp. Mest af alt er det naturligvis Troen paa, at det nok skal gaa godt, som holder oppe. Det var i hvert Fald dét Ræsonnement, som den gamle Cornishman, Føreren af en Redningsbaad paa den engelske Kyst, havde tillagt sig, og som havde skaffet ham Tilnavnet »Gamle Plask«. Han sagde altid, at Vand »kunde inte drowne« ham. Men det var maaske fordi han saa tit var plasket i, og det var gaaet godt.

#### *De gamle, trofaste Baadsmænd.*

Søfolk holdt ikke af i hine Tider at blive længe ombord i det samme Skib, som oftest kun een Rejse, meget sjældent to Rejser. Derimod blev Sejlmagere, Tømmermænd og Baadsmænd meget ofte ombord fra Rejse til Rejse, ja de var endda længere med Skibet end Styrmanden, ja selv længere end Skibets Kaptajn. Det var altid gamle, støtte Folk, som bag et tilsyneladende brysk Udseende og mut Væsen gemte et varmt Hjerte og forstaaende Sind.

»City«s Baadsmænd, Thomas Felix, var et Pragteksemplar af denne gamle Type, en Walesmand. Og underligt nok synes det, som om Wales er den Landsdel, som efter Statistiken har opfostret flest Officerer til »the United Kingdom« end baade England, Irland og Skotland. Almindeligvis regnes Skotland ellers for at være Favoriten, men Statistik kommer man jo ikke udenom.

Som sagt, Thomas Felix var Walesmand helt igennem, men havde dog ikke det Skær af Paastaalighed og Indbildskhed, som ellers — Pardon! — er Kendetegn for »ægte« Skotshmen og Irishmen, tværtimod var han efter andre Walesmænd, hvis saadanne kom ombord. Han havde Sømandens Modvilje mod

Sparsommelighed eller Paapasselighed, han følte sig bedst tilpas, naar den sidste Sovereign var gaaet, samtidig med at han stak til Sø. Han kunde læse og skrive efter sin Facon, men værst var det for ham at forstaa og læse sine egne Kragetæer, naar han skulde gøre Regnskab for Skibets Stores, Reb, Trosser, Sejldug, Maling og Olie.

#### *En hellig Andagt!*

En af det gamle Skibs fineste Præstationer var Udrejsen til Melbourne i 1881, niogtredstindstyve Dage fra Lizard, i stadig Kamp med »Theophane«, en anden Veteran, hvis Jomfrurejse paa seksogtreds Dage der stod megen Ry om.

Der er en mærkelig og egen stemningsfuld Højtid over den Kendsgerning, at mange af disse gamle Skibe, ligesom selv følte, at det nu lakkede mod Enden og derfor som en sidste Udfordring til Skæbnen, endnu engang præsterede Underværker. Saaledes ogsaa med »City of Agra«, hvorom nedenfor skal berettes.

I 1882 solgtes »City« til Norge, med Vemod klappe Kaptajnen med sin Haard Skibssiden og hvi-skede et »Farvel, du kære gamle Dreng!« Det er en haard Lod for en Sømand at sige Farvel til det Fartøj, han har elsket. Hvilket Hav af Minder og Drømme rummer det ikke! Hvor meget af hans Liv og Kraft har det ikke kendt? Lad det saa være selv den hæsligste gamle Trampbaad, forslidt og kølsprængt, det er altid svært at skilles. Der vil altid være en Klump i Halsen, som stopper for Stemmen, naar der lyder Farvel! En hellig Andagt!

Saa skete det, at han nogle Aar efter skulde mødes med sit gamle Skib igen, det var, for at bruge den kendte Vending »efter at han havde sagt Farvel til Søen og var gaaet ombord i Damperne!«

De laa ude i Atlanten, da den vagthavende Officer kom ind i Bestiklukafet og varskoede til Kaptajn Young:

»Der er en Sejler agterude, Kaptajn. Den haler ind paa os!«

Men Kaptajn Young brød sig ikke om at komme ud og betragte Sejleren. Hans Hjerte »hæng endnu ved Sejlskibene«, for ham var det endnu en »hellig Andagt at skue en Sejler. Endelig fik de ham ud. Men et eneste undersøgende Blik var for ham nok til at genkende. Saa kom den Vagthavende ind igen og rapporterede:

»Nu har de sat Kendingssignalerne, Kaptajn!«

Saa læste de. Jo, det var hans gamle Skib, »City of Agra«!

#### *Ukendt og upaaagtet.*

»City« strandede paa Cap Sable i Marts 1907 paa en Rejse fra New York til Bridgewater. Den var da syvogfyrretyve Aar gammel. Dens Karriere har maaske været mere støt end egentlig sensationel, og udenfor de rent maritime Kredse, hørte man ikke til den. Men den var et smukt Skib, og dens Levnedsløb har vel haft nogen Lighed med en gammel Sølvs — et Liv fuldt af Rejser, mange Havne og mange store og dybe Have, som blev pløjet og af heldige Tilfælde — for tilsidst at ende ukendt og upaaagtet.



## Fra Skibsfører til „sin egen Reder“

Skibsfører S. G. Rasmussen, en Søn af afdøde Forhyringsagent A. C. Rasmussen, Nyhavn 35, har fornylig sammen med interesserede Parter købt sig sit eget Skib M/S »Dykkeren«, en tidligere Stenfisker.

Kaptajn Rasmussen sejlede som 2den Styrmand i forskellige Selskaber, derefter 3 Aar som 1ste Styrmand i Schack Steenbergs Baade. I en længere Aarrække pløjede han derefter Søen først som 1ste Styrmand derefter som Fører i Selskabet »Tore«, Direktør Henriksen.

»Vikingen« ønsker Held og Lykke!



### Dansk Fiskeris ringe Udbytte. — Det gav ifjor 30

Mill. Kr. eller 10 Mill. Kr. mindre end Aaret forud.

Fiskeridirektørens Beretning er paa Trapperne. Den vil fortælle om et Fiskeri i 1926, der baade kvantitativt og kvalitativt stod paa Højde med den ikke ubetydelige Fangst, de danske Fiskere gjorde Aaret forud. Imidlertid har de faldende Priser ytret sig ved, at det økonomiske Udbytte er forringet med ca. 20 à 25 pCt. Saa meget er Fiskepriserne nemlig gennemsnitlig gaaet ned sammenlignet med 1925. Det dansk Fiskeri har som Følge deraf i 1926 trods Fangstens Størrelse kun indbragt noget over 30 Mill. Kroner.

De samme Forhold, der præger Beretningen vedrørende Fangst og Priser, kan vistnok i det hele og store fortsat siges at være til Stede. Fortsat klages der fra Fiskeriets Side over, at Produktionsomkostningerne vedblivende er for høje — en Omstændighed, der gør, at Erhvervet ikke er saa lønnende, som dets Udøvere kunde ønske sig.

### Scantic-Linien solgt.

American—Scantic-Linien, som ejes af *Shipping Board*, vil nu overgaa i privat Eje. Kongressen i Washington har approberet Salget af Liniens Skibe, ialt et Dusin Baade paa 6 à 7000 Tons, af hvilke de 6 gaar i fast Fragtrute paa Göteborg, København og Østersøen, Resten paa Middelhavet.

Køberen menes at være den hidtidige Forpagter, det store Rederifirma Moore & Mc. Cormack, der har Hovedsæde i New York med Filialer bl. a. i Philadelphia, Göteborg og København.

### Seks Fragtmotorskibe til Hapag.

Hamburg—Amerika-Linien har i Overensstemmelse med sit Byggeprogram bestilt fire Fragtmotorskibe, hvert paa 4000 Tons, to hos Howalds-Werke i Kiel og to hos Værftet Henry Koch A.-G. i Lybæk.

### Slagskibet »Rodney«.

Det britiske Slagskib »Rodney« har nu forladt Cammell, Laird Værftet i Birkenhead og er gaaet til Portsmouth. »Rodney« har været under Bygning i 4½ Aar, Kølen blev lagt i December 1922, og Skibet blev søsat i December 1925. Det har kostet 7 Mill. Lst., Længden er 702 Fod og Deplacementet 35,000 Tons, det drives af gearede Turbiner med oliefyrede Kedler. Forude er tre Taarne, og hver har tre 16 inch. Kanoner, agter findes tolv 6 inch. Kanoner, og desuden er der et Antal mindre Kanoner.

### Marstal-Skonnert sunket.

Den danske Skonnert »Freja« af Marstal er sprunget læk udfor Øregrund. Besætningen søgte i det længste at holde Fartøjet læns ved Pumpning, men maatte tilsidst opgive paa Grund af Udmattelse, hvorefter Kaptajnen gav Ordre til at sætte Skibet paa Grund; men inden det naaede saa langt, sank det. »Freja«, der sank paa lavt Vand, var paa Rejse fra Fakse til Sundsvall med en Ladning Kalksten. Kaptajnen havde sin Kone og sine to Smaabørn med paa denne Rejse. Alle er reddede.

### De seks store britiske Rederier. — Skibstyper. — Gennemsnitsfart. — Størrelse.

Den britiske Handelsflaade viser en Nedgang for Dampere og Motorskibes Vedkommende paa 84,756 Br. Tons siden i Fjor, og paa 125,641 Tons sammenlignet med for 2 Aar siden. Den totale britiske Tonnage er ca 19,2 Millioner Br. Tons, og af denne Tonnage ejes næsten Halvdelen — 8,191,201 Br. Tons — af de seks store Rederigrupper. Det er nu Royal Mail, som staar øverst paa Listen, da Selskabet overtog White Star Line, kom det over P. and O.-Gruppen. Her tales kun om de Skibe, der er i Fart, og ikke om bestilte Skibe under Bygning samt alle de mindre Fartøjer.



# Svendborgs Navigationsskoles 75 Aars Jubilæum

1. November 1927.

Den 1. November 1852 stiftede fhv. Kaptajn i Marinen, A. O. Tuxen, Svendborg Navigationsskole, som han derefter ledede i 50 Aar. Derefter overtog Sønnen, A. V. Tuxen, Ledelsen og kan i Aar 1. November efter 36 Aars Lærergerning og 25 Aars Forstanderarbejde fejre et velfortjent Skolejubilæum af 75 Aar.

Det er en af de gamle Elever, som gør os opmærksom derpaa. Han sagde, at Tuxen altid har taget

sig varmt af Eleverne og fulgt deres Skæbne, og en bedre Anbefaling end denne Mindelse i Taknemlighed kan ikke gives.

Til de mange venlige Tanker og Hilsener, som ude fra Søen vil blive sendt til den gamle Skole, fejrer *Vikingen* sine hjerteligste Ønsker om en fortsat lykkelig Fremstød.

Der ejes af Royal Mail 496 Skibe med 2,261,900 Br. Tons. P. and O. 443 Skibe med 2,432,871 Tons. Ellerman 226 Skibe med 1,044,841 Tons. Cunard Line 98 Skibe med 1,006,807 Tons. Holt Line 80 Skibe med 637,314 Tons og Furness, Withy 112 Skibe med 607,468 Tons.

Det er interessant at analysere de Skibstyper, som disse store Flaader bestaar af. Naar man deler dem i Linere paa over 15 Knob, Fragtlinere fra 12—15 Knob og almindelige Fragtskibe med en Fart af mindre Fragtskibe med en Fart af mindre end 12 Knob, ser man, at 43 pCt. af britiske Linere og 48 pCt. af Fragtlinere ejes af de seks Rederigrupper.

Royal Mail ejer 39 Linere, 159 Fragtlinere og 298 Fragtskibe. P. and O. 68 Linere, 165 Fragtlinere og 210 Fragtskibe. Ellerman 115 Fragtlinere og 111 Fragtskibe.

Cunard Line 18 Linere, 59 Fragtlinere og 21 Fragtskibe. Holt 73 Fragtlinere og 7 Fragtskibe. Furness, Withy 14 Linere, 0 Fragtlinere og 58 Fragtskibe.

Den gennemsnitlige Fart af Royal Mail Skibene er  $13\frac{3}{4}$  Knob (Linere dog  $18\frac{1}{4}$  Knob) og for P. and O. Skibene 14 K., medens Gennemsnitsfarten for alle britiske Skibe af de nævnte Typer er  $12\frac{1}{2}$  Knob. Gennemsnitsstørrelsen for Royal Mail Skibe er 4960 Br. Tons, og for P. and O. Skibene 5490 Br. Tons; derimod er Royal Mail Linerne paa 16,400 Br. Tons i Gennemsnit, og P. and O. Linerne er paa 9450 Tons.

## Dødsfald.

Bestyrer af Navigationsskolen paa Bogø, H. P. Hjelm, er afgaaet ved Døden, 61 Aar gammel.

Skolebestyrer Hjelm kom i 1902 fra Frederikshavn til Bogø og blev Aaret efter Skolens Bestyrer efter Professor Svendsen. H. P. Hjelm vandt sig i den lange Aarrække, hvori han med Dygtighed ledede Bogø-Skolen, mange Venner, og rundt om i Verden vil mange af hans gamle Elever med Vemod modtage Efterretningen om hans Død.

## »Hejmdal« og »Gejser«.

Krydserne »Hejmdal« og »Gejser« har afsluttet deres Skoletogter med henholdsvis Kadetter og Dæksofficerselever.

Skibene inspiceres af Flaadeinspektøren, og Kommandoen stryges den 3. September, hvorefter Chefen for »Hejmdal«, Orlogskaptajn Trap, skal tiltræde Tjeneste som Chef for »Olfert Fischer« i Skibsdivisionen, og Chefen for »Gejser«, Orlogskaptajn Briand de Crevecoeur, tiltræder sin tidligere Tjeneste som Gymnastikinspektør.

## 200 Aars Købstadjudilæum.

Nibe er vel nok en af Danmarks mindste Byer, og vel ogsaa en af dem, der betyder mindst udenfor sin egen Egn. Men har Nibe ikke andet, saa har den baade Fortids Historie og en Nutids Ynde, som hæver den højt over mange større Stæder. Og i Aar fejrer Nibe sit 200 Aars Købstadsjudilæum.

Nibe nævnes første Gang i Historien som et Fiskerleje, og Silden var Nibes Alfa og desværre ogsaa dens Omega. Silden skabte Byens mangeaarige Stortid, Sildens Forsvinden fra Limfjorden har berøvet Nibe Storheden og sat Idyllen i Stedet. Men Idyllen har jo ogsaa en Værdi, om man forstaar dens Betydning og Anvendelse: som Turistattraktion.

Nibe og Nibesild nævnes allerede ca. 1350, i 15—1600 var Nibe-Fiskeriet af den Betydning, at Prisen dér paa Sild var saa god som nogen Landsnotering i vore Dage. Kongen holdt »Saltere« her for at købe til Slottene — der blev drevet en stor Eksport til Sverige. Og da Nibe af Frederik IV i 1727 fik Købstadret, blev Seglet ogsaa en Mand i en Baad og 3 Sild nedenunder. Byens største Tid har nok været til ca. 1750, dens Fiskere blev Storkøbmænd, Redere (efter 1807 Kaper-Redere), Velstand og Storstil kom til Huse.

Men saa svandt Silden ret brat bort af Limfjorden, og dermed var Nibe i saa Henseende færdig. Aarsagen anes ikke. Aggergennembruddet 1825 har faaet Skylden, men Nedgangen er allerede begyndt længe før. En stor Brand i 1765 ødelagde en stor Del af Byen.

Nibe maatte »over paa en anden Bove«, og efter den første Lammelse, og efter at alle de store Handelsslægter (Kold, Søren Nielsen, Færch) var flyttet bort eller gaaet under, voksede det nye Nibe op.

Der er nu en Hængselfabrik, Emballagefabrik, Limfabrik, Bryggeri, Cementstøberi — der er Skoler og Sparekasse og meget andet, og der drives fremdeles noget Fiskeri i Bredningens stille, grundede Vand.

Men mest lever Nibe af at være Centrum for sin Egn og Udflugtssted for mange Aalborgensere. Der er meget smukt ved Nibe, ved Lundbæk (ejes af Etatsraad H. N. Andersens Søn), Sebbesund med de berømte Aal, Valsted og mange andre Steder.

Den lille, henrivende By med de smalle Gader, hvor Græsset gror mellem toppede Brosten, med Ud-sigt over den blide Bredning og til Bakkerne paa den anden Side — denne lille By med knap 2000 Mennesker, et Helsested for oprevne Storstadsnerver, fejrede sit 200 Aars Købstadsjudilæum i Dagene 25.—27. August med »Dansk Uge«, Foredrag, Folkefest, Regatta, Kapsejls og meget andet.



# Et Brev fra en Læser og Ven.

Mr. Hellesoe saa »Vikings» paa et dansk Skib langt ude i Stillehavet, og skrev straks efter alle udkomne Numre. Vi har nedenfor gengivet et Par Ord fra Hr. Hellesoe, der som dansk Pioner med Stolthed fremhæver, at han endnu er dansk Statsborger.



Apia, Samoa, 16. August 1927.

To »The Viking».

Kjøbenhavn K.

Kjære Landsmand.

Jeg sender Dem indlagt 3 Fotografier fra Samoa part af mit Huus, en Cacaonytplantage, og en pige, de er nu ikke alle saa smukke som denne her. Jeg har været her 48 aar, men er endnu dansk Borger. Før Krigen kom der mange danske Skibe her, især fra Fanø, i de sidste 10 aar har der bare været 2 Motorskibe her, men derimod kommer hveranden maaned

et norsk Motorskib her (W. Wilhelmsen Linien) fra Australien laste Copra Fiji, Tonga, og Samoa og tilbage til Australien. Der er stor uro here blandt de Indfødte for tiden, formange og store forskellige Skatter, som den Ny Sealand Administrator ønsker inkaseret her, nu er de Indfødte bleven enige om ikke at betale mere Skatter, saadan er forholdene nu. Jeg vilde sende dem nogle Samoa Aviser men de er udsolgt idag, maaske næste post, om 3 uger.

Med agtelse

Hellesoe, Sinr.

## En Vandglider.

I Løbet af September Maaned agter en fransk Ingeniør, Adrien Remy, at forsøge at tilbagelægge Strækningen Cherbourg—New York med en ny Baadtype, et Hydroplan af en ny Konstruktion, udrustet med Luftpropeller, der drives af Aeroplanmotorer, som er anbragt i roterende Taarne, noget lignende som de drejelige Kanontaarne paa et Krigsskib. Fartøjet faar ikke noget Ror, idet Styringen foregaar ved Drejning af Taarnene. Vandglideren, der bygges af Staal, bliver 23 m lang og 10 m bred. I den

første Tur over Atlanterhavet, som man mener vil tage 84 Timer, vil der være 10 Personer om Bord. Som Navigator er antaget en af Compagnie Générale Transatlantique's mest erfarne Kaptajner i Atlanterhavsfarten.

## Tankmotorskibet »Christian» paa Prøvetur.

Fra Burmeister & Wains Værft er foretaget en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet »Christian», bygget for Regning Dampskibsselskabet »Myren», her.



Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er: 470' 0" × 64' 0" × 35' 0", og Bæreevnen er 13,100 Tons d. w. Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der tilsammen udvikler 3800 I. H. K.

#### Da »Elin« sprang i Luften.

Besætningen fra den danske Motorskonnert »Elin« af København, der forleden sprang i Luften i Biscayabugten, er kommen hertil fra Frankrig, og forleden afholdtes der Søforhør.

Foruden Besætningen, der bestod af 9 Mand, var mødt, Skibets Reder Hans Petersen og hans Søn, Prokurist Petersen, og som Repræsentant for Assurance-selskabet Skuld Kaptajn Musæus.

Retten beklædtes af Retspræsident Kühl, og som søkyndige Medlemmer Kaptajnerne Bondesen og Kall.

»Elin«s Fører, Kaptajn Larsen, fortalte følgende om Katastrofen:

»Elin« havde i Bizerta i Tunis indtaget en Ladning paa 6 Kanoner og 98 Tons Sprængstof, og den 13. Juli afsejlede Skibet, bestemt for Libau. Da »Elin« den 26. Juli befandt sig i den biscayiske Bugt, kom Smørerer Jensen op paa Dækket for at hente en Spand Vand, idet han sagde, at der var Ild i noget Tvist under Dørken. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Ilden havde godt fat, og man forsøgte at slukke den. Alle Anstrengelser var forgæves, og Ilden bredte sig nu til Lastrummet. Der skete et Par mindre Eksplosioner, og man besluttede sig derfor til at forlade Skibet.

Besætningen gaar i Baaden. Det var nu umuligt at faa sat den store Redningsbaad i Vandet, og man maatte derfor sætte den lille Skibsjolle ud. Ingen af Folkene fik Tid til at medtage Tøj, men det lykkedes at faa 4 Brød med i Baaden. Efter at være stødt fra det brændende Skib, opdagedes det, at der hverken var Vand eller Kompas i Baaden, og man roede derfor tilbage til Skibet. En ung Københavner, Peter Just Nielsen, en Søn af Lods ved Københavns Lodsvæsen H. Nielsen, entrede resolut op paa Dækket, hvor han gennem Flammerne naaede hen til Vandtønden; senere fik han reddet Skibets Kompas. Atter stødte Baaden fra Skibet, og der skete kort efter yderligere et Par Eksplosioner.

Skibet springer i Luften. Da Baaden var naaet ca. 150 Meter fra det brændende Skib, skete der en voldsom Eksplosion, fulgt af en 100 Fod høj Ildsøjle. »Elin« krængede over paa den ene Side og

stod nu i Brand. Efter kort Tids Forløb lukkede Vandet sig over Skibet, og kun nogle Vragrester flød paa Vandet.

Besætningen, som nu befandt sig i den lille Baad med kun lidt Proviant og Vand, spejdede naturligvis efter Redning, men der var ingen Skibe i Sigte. Det var den 26. Juli Kl. 6½ om Aftenen, at Eksplosionen fandt Sted. Om Natten passerede ikke mindre end 4 Skibe de skibbrudne Søfolk. Man opsendte Raketter og afbrændte Blaaly, men ingen af Skibene aensede Signalerne. Næste Dag saa man et andet Skib, og til Trods for, at man afgav Kanonslag, og at man saa Folkene paa Damperens Dækslast — Træ —, kom heller ikke denne Damper til Undsætning.

Først den 28. Juli Kl. 4 om Morgenen kom Redningen. Det var den franske Damper »Graslin« af Nantes, der opdagede Baaden, og tog de Skibbrudne om Bord, hvor de fik en overmaade god Behandling. »Graslin«, der var paa Rejse fra Huelva til Bordeaux, landsatte dem der den paafølgende Dag.

I Retsmødet blev der baade til Kaptajnen og Maskinmester Sølling rettet forskellige Spørgsmaal angaaende Motoren, og om hvorledes Ilden kunde være opstaaet. Det oplystes, at nogle Gnister fra den forreste Cylinder maatte have antændt noget Tvist, men bestemt kunde man dog ikke udtale sig derom, da Ildens Arnested var under Maskindørken. Skibstilsynet havde senest den 27. December i Esbjerg undersøgt Skibet og havde fundet alt i Orden.

#### Sømandsbiblioteket for Danmark

har udsendt sin Beretning for Aaret 1926—1927. I Beretningen udtales, at det er en stor Glæde at kunne meddele, at Bibliotekets Bogkasser aldrig har været saa efterspurgt som netop nu, og fra mange Danmpere lyder der Udtalelser om den Nytte, de gør, og den Glæde, de spreder baade i Kahyt, Officersmesse og Folkelukaf.

Gang paa Gang ringes der op for at minde om, at det og det Skib nu er i Havn og Venter at faa Bogkassen fornyet inden ny Rejse, eller Kasserne, da der i de større Skibe maa anbringes to Kasser, nemlig baade til Officerernes og til Mandskabets Afbenyttelse.

Fra Maj 1926 til Maj 1927 er der i København byttet ikke færre end 240 Bogkasser, i Provinshavne 25 Kasser og i Svendborg 21 Kasser. Hver Bogkasse indeholder 30 Bind, og den aarlige Omsætning har været ca. 9000 Bind.

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

### SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET **ATLAS** KØBENHAVN L.



## Kolding Skibsværft, Kolding. (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 &amp; 851.

Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«.

Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

### NECKELMANN & HANSEN

TELGR.-ADR.: SHIPPING

TLF. 166-1727

KOLDING

### GEORG C. MØLLERS EFT.

JENSEN &amp; LARSEN

Skibssmede &amp; Maskinværksted.

Telf. 107.

KOLDING

Telf. 107.

### HENRY FISKER & Co.

(R. RASMUSSENS EFTF.)

HAVNEPLADSEN

KOLDING

TELEFON 206

Største Lager af al Skibsproviant.  
(Saavel fortøjet som ufortøjet.)

### H. DAUGAARD, KOLDING

SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.

AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE

### ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT

ved ANDERS JENSEN

NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

### K. ALBERTSENS SEJLMAGERI

HAVNEGADE 46 ODENSE

### Kedelrensning

Rustbankning

Ældst, bedst og billigst!

Det danske mekaniske Dampkedelrensningselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.



## Biscuitfabriken „NORDEN” KØBENHAVN F.

Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT &amp; KIKS

Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER

Landets ældste Biscuitfabrik

Da »Sagaland« kolliderede.

Som bekendt sank det norske Dampskib »Sagaland« for kort Tid siden i Nærheden af New York efter at være blevet paasejlet af den hollandske Passagerdamper »Veendam«. Et Øjensvidne har i et tysk Blad berettet følgende om Ulykken. Kollisionen skete den 15. Juli Kl. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> om Morgenen. Øjensvidnet, der var Passager om Bord i »Veendam«, blev paa nævnte Tidspunkt vækket ved et stærkt Stød. »Veendam«, der da var ca. 180 Sømil fra New York var i Taage løbet ind i en Fragtbaad og havde ramt denne i den ene Side. Folk styrtede mere eller mindre paaklædte op paa Dækket og saa ret forude og lige ved den norske Damper »Sagaland« med stærk Slagside. Syv, tildels nøgne Mennesker, var i Færd med ad et Toy

at klatre om Bord i »Veendam«, der netop nu kom løs fra det andet Skib. Lanterneerne paa begge Skibe var i fuldkommen Orden, men da »Sagaland« var drevet ca. 100 m bort, slukkedes Lysene paa Skibet, der fik mere og mere Slagside. Straks efter indhyledes det i en tæt Damp, og en dump Eksplosion hørtes. Da Dampen var trukket bort, saa man af »Sagaland« kun Forskibet og den øverste Del af Skorstenen, og ganske kort efter lukkede Vandet sig ogsaa over disse Dele af Skibet. »Veendam« havde imidlertid sat Baade i Vandet. Søen var heldigvis nogenlunde rolig, og efterhaanden lykkedes det Baadene at faa »Sagaland«s Besætning paa nær én Mand reddet.



✻	<h1>BALTICA</h1> <p><b>Dansk Forsikring.</b>  Hovedkontor:  <b>BREDGADE 42</b>  København K.  Tlf. 4058  Telegramadresse: BALTASSU</p>	✻
<p><i>Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.</i></p>		

## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

### KUL OG COKES IMPORT

3 Fiskekuttere, der bygges i Frederikssund til Island.  
— Hver af Kutterne koster 40,000 Kr. og har Radio.

Fra Frederikssund Skibsværft, Direktør Kristian Andersen, afleveres om faa Dage en 30 Ton stor Fiskekutter, bygget til Island som den første, af tre ens indrettede og lige store Kuttere, Værftet skal levere til Konsul Johnsen, Vestmanna Øerne.

Alle tre Kuttere skal gaa paa Fiskeri under Island, dels paa Sildefiskeri, dels paa Snurrevodsfiskeri. De udstyres med alle mulige moderne Grejer som elektrisk Lys og Radio, baade Afsender og Modtager. — Hver af Kutterne koster da ogsaa ca. 40,000 Kr. De er under Fiskeri beregnet til 6—8 Mand, men sejles dog til Island af kun 4 Mand.

## JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** <sup>A/S</sup>  
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.







### Norsk Skonnert sunket.

Norsk Motorskonnert »Eleonora« af Trondhjem, der gik fra Frihavnen den 1. September med en Ladning gammelt Jern til Stavanger, er sunket i Nærheden af Fladen Fyrskib ved den svenske Kyst.

Skibet fik Slagside og sank i Løbet af faa Minutter. Den 7 Mand store Besætning reddede sig op paa noget Tømmer, der var drevet fra det sunkne Skib og drev derpaa rundt indtil hen paa Aftenen, da den svenske Damp »Greta« optog de Skibbrudne paa to Mand nær, der var skyllet væk i den stærke Sø.

Forleden Morgen indkom »Greta« til Kalkbrænderihavnen med de reddede Nordmænd ombord. Kaptein *Albertsen* fra »Eleonora« henvendte sig straks i det norske Konsulat for at aflægge Rapport. Det fremgik heraf, at Skibet ikke havde været overlastet, men havde en Del Dækslast. Der var frisk Kuling og pludselig fik Skibet Slagside og gik til Bunds inden Redningsbaaden kunde sættes ud. Mandskabet klamrede sig til en Del Planker. En af dem, Matros *Karl Nordvik* fra Bodø, drev dog bort fra de andre og er antagelig druknet. De øvrige 6 klamrede sig til Plankerne, som de søgte at binde sammen til en Flaade, men den stærke Sø splintrede straks Flaaden. Maskinmester *Olaf Sandsetter* kunde ikke taale Kulden, mistede Bevidstheden og døde kort Tid efter. Hans Lig gled ud i Søen og forsvandt.

Da »Greta« kom til, var de tilbageværende 5 Mand saa udmattede, at flere af dem maatte hejse om Bord. Ingen af de Reddede kan give nogen Forklaring om Uheldet. »Eleonora« var bygget 1916 i Sverige.

### Revolutionering af Motorindustrien?

Fabrikant I. C. Rasmussen i Tønder har udtaget Patent paa et Trykgasanlæg, i hvilket der kan forbrændes billig Raaolie sammen med Luft under højt Tryk med en konstant Flamme, og i »Flensborg Av.« har han givet følgende Beskrivelse af sin Opfindelse:

Selve Forbrændingen er som i en Dieselmotor, blot sker der i denne en Forbrænding ved hver anden Omgang, og Forbrændingsprodukterne stødes straks ud i det fri. I Rasmussens Anlæg er Forbrændingen konstant, og Forbrændingsprodukterne, som er under højt Tryk, opbevares og benyttes, naar der bliver Brug for dem. Det er en helt ny Vej, der her er slaet ind paa, og Resultatet menes at ville bringe en hel Omvæltning paa Kraftmaskineomraadet.

Enhver Dampmaskine kan uden videre drives med Trykgas, og dens Kedel kan bruges som Trykbeholder. Driften vil koste under Halvdelen af, hvad den nu koster, og tilmed kan der spares Personale, da et Trykgasanlæg virker fuldstændig automatisk. Ved Nyanlæg sparer man de store Kedel- og Skorstensanlæg.

Ligeledes kan Lokomotiver eller Skibsmaskiner uden videre drives med Trykgas, og Forandringen koster forholdsvis lidt.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning · Kraftfremgende · Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobile, Motorcykler og Baade.

CONTAX el. Retningsviser.  
CONTAMETER el. Benzlnmaaler.  
OLOPHOR el. Benzinpumpe.

## A/S Marsmann, Groth & Co.

HOLBERGSGADE 3 — Telef.: Centr. 14264

Generalrepræsentanter for

Automobil



Tilbehør.

Automobiler kan bygges med Trykgasanlæg i Stedet for Motor, og Brandfare er ikke mere tilstede. Ogsaa Flyvemaskiner vil maaske inden ret længe blive bygget med Trykgasanlæg. Forbruget af Raaolie bliver kun halvt saa stort som med Benzin.

*En omtumlet Skibstilværelse. — Damperen, der kæntrede i Hamborgs Havn.*

Den italienske Turistdamp »Vulcania«, som i disse Dage er solgt til Hamborg—Amerika Linien, har i sin ret korte Eksistens haft en omskiftende Tilværelse.

Opriindelig bygget i 1912 for »Norddeutscher Lloyd« (som »Sierra Salvada«) blev Damperen kort Tid efter solgt til Brasilien og omdøbt til »Avare«; den kom dog aldrig til at hejse dette Lands Flag, idet den kort før sin Afgang fra Hamborg kæntrede, og dens over Vandet ragende Bund var i lange Tider et trist Landmærke i denne Havn.

Efter at være købt af den tyske Bankier Viktor Schuppe blev Damperen hævet og efter at være forsynet med 3000 Tons permanent Ballast, ansaa man den for stiv nok til at taale et ekstra Dæk, hvorpaa indrettedes Vinterhave og Dansesalon. Med sit hvidmalede Skrog og sine to store Skorstene lignede den en kæmpemæssig Lystyacht, og under Navn af »Peer Gynt« gjorde den nu mange Rejser til Middelhavet og Nordkap. Senere kom den paa italienske Hænder, og herfra er den nu atter hjemvendt til Tyskland og omdøbt til »Meteor«.

Dette Navn vil opfriske Erindringer hos mange Danske, idet den er opkaldt efter Hamborg—Amerika Liniens første Turistdamp »Meteor« og skal nu ligesom sin Navnefætter føre Turister til Middelhavslandene og om Sommeren til mere nordlige Bredder.

## 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

## G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684  
- Str. 133

Fabrik af

Holmens Kanal 32.  
Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

## F. V. T. NIELSEN

SKIBSBYGNINGSINGENIØR

(fhu. 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 6600.

ENHVER SØGUT VED. AT



ER DET BEDSTE OLJETØJ

Guldmedaille Skandinavisk Fiskerlustilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 - Amager 3231.

Telf. Holrup 1619  
Værkt. Dannelsø  
Øbro 4198  
Kirsteløsgade Nr. 7

## HERSKIND & WULFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt  
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsbriketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE 1. KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

## Forhyringsagenter

København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23 - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.

## 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  
Brintvæske. 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 Agenter overalt i Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT

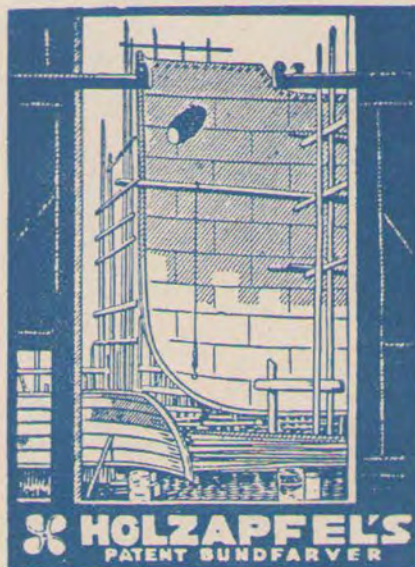
J. INGVARDSSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12626

KØBENHAVN B.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNE PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



M/S Museet for Søfart  
Maritime Museum of Denmark  
Biblioteket

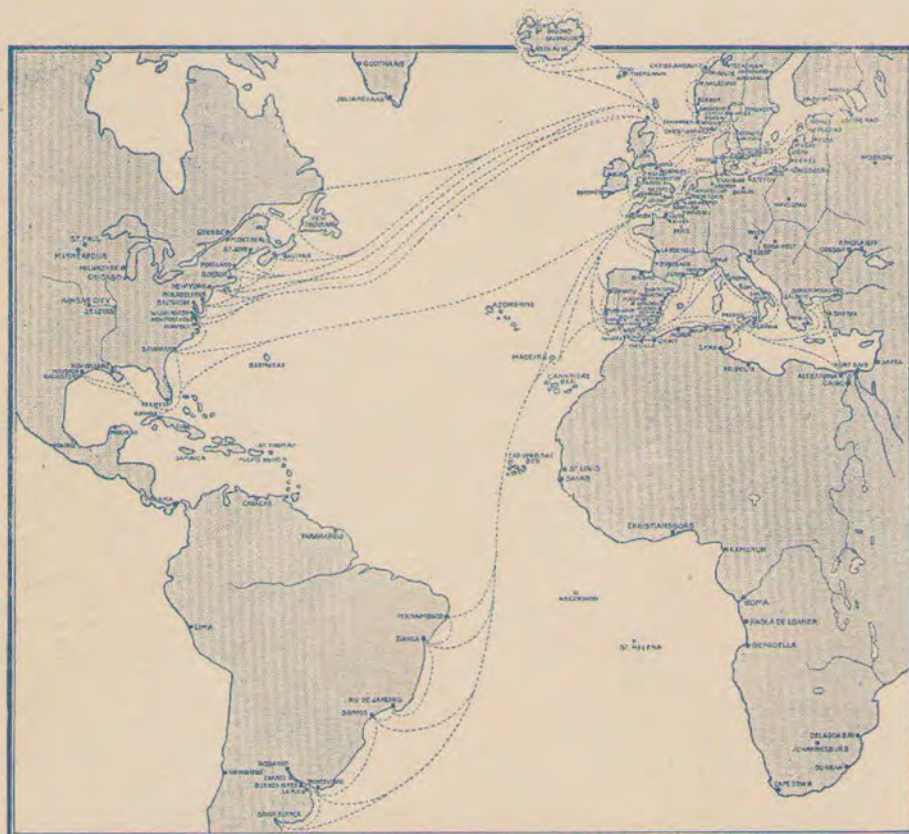


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8





# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Skibskrediter, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Fregatstøtten, Maskinforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havens og Vædris Forening, forskellige i Skibstani, Skibbygning, Handel og Eksport-Industri m.v.

## "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, Dockwork, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation.

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



### KULLENE LOSSES

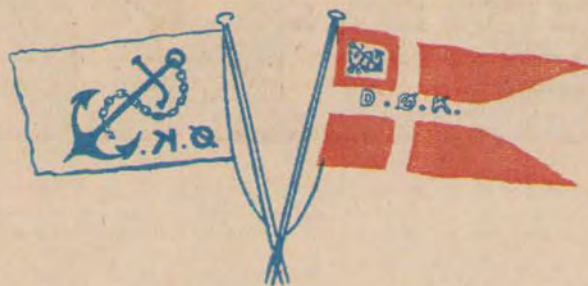
LÆS OM:

EN KULFRAGT TIL HVALFANGERSTATIONEN PAA SYD-GEORGIA  
GAMLE MINDER. MED „SARDOMENE“ RUNDT KAP HORN  
GENNEM SKÆRSILDEN. (Historisk Skitse fra Krigen med England)  
EN DANSK SØMANDS BARNDOM. (Anm. af „Brænding“)

**50**  
**ØRE**  
No. 11  
1927

**50**  
**ØRE**  
NOVEMBER  
4. AARG.





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rutesfart*

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

*Import til Europa*

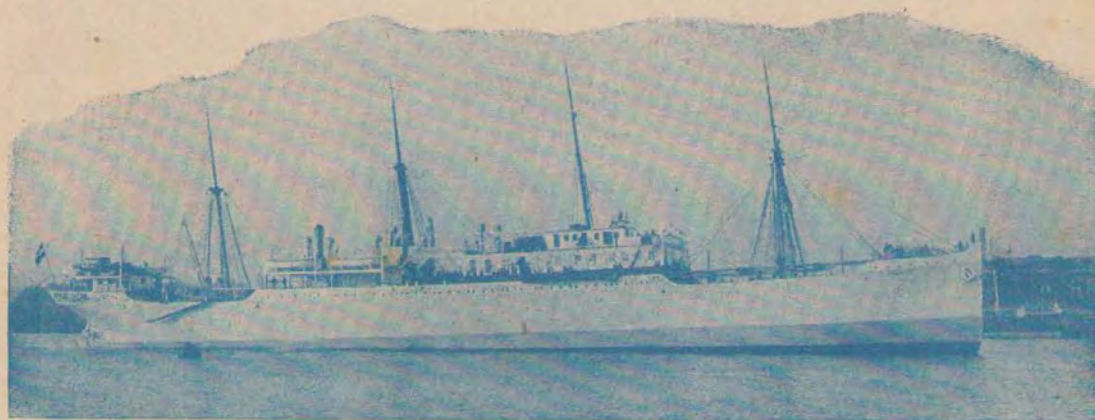
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.

*Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.*

*Skov og Savmølle drift i Siam.*

---

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





# Jens With

Skibsproviantering

19, Nyhavn 19

Frilager Nr. 55

Kontor & Lager: Lille Strandstræde 18

Telf. 5349—7215 og Øbro 6846

## Danish Shipping Company Ltd. A/s

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition

Køb og Salg af Skibe og Kontrahering

af Nybygninger.

Set. Annø Plads 23

Telf. 1535-5836 - Statstef. 527



København K.

Telegram-Adresse: PACAO

AMALIEGADE 43

## 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

## PENSIONS FORSIKRINGSANSTALTEN

VESTRE BOULEVARD 38. - KØBENHAVN V. - TELEFON CENTRAL 7809.

STATSANERKENDT

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 Krøner aarlig.

## MARIUS NIELSEN & SØN

SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

KALVEBOD BRYGGE 4

KØBENHAVN

# H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



### Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger.

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMØLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

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

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

TELF. 1243-1245.  
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

### A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX  
LA XEGADE 5.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

Befragtning, Assurance, Køb og Salg af Skibe. — Befragtningsagenter for d'Hoover Helsing og Grimm, Riga, Libau, Windau.



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
 CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER <sup>A/S</sup>**

HOLMENS KANAL 5 · TELEFON C. 211

**KUL & KOKS**



Hoveddeplag for Danmark

Grundlagt 1875

**Th. Møller**

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45 - 47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«



**IVER C. WEILBACH & Co.**

PRAHL & SØLVER

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskliver —  
 Spritkompasser - Kikkerters - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Gonlometre).

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.

**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.  
 HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Konterartikler

Tryksager

Protokoller

I N D H O L D

Forside. Kullene losses, Tegning af C. B. i Farvetryk.  
 De forulykkede fra Hermod — med Fotografier.  
 Et Brev til »Vikingen« fra en Ven.  
 Syd Georgia, en Rejseskildring af Kaptajn Rosenhøj,  
 med Fotografier.  
 Københavns Auktionshal.  
 Med Clipperen »Sardomene« rundt Kap Horn af Kapt.  
 Carl Larsen.  
 Gennem Skærsilden, historisk Skildring efter utryk-  
 te Kilder fra Krigen med England af Forf.  
 Kay Larsen.  
 En dansk Sømands Barndom. Anmeldelse af Knud  
 Andersens »BRÆNDING«.  
 Nyt fra Søen.  
 »Prins Hamlet«s Handelstogt.



**FEUERHAND**

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og  
 Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

**F. Bloch's Eftf.**

Stampsgade 5, København V.  
 Telefon 13.562

**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 KontorHd)  
" 50589 (Havaritief. Dag & Nat)  
Skistelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.  
Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
Havari-Agentur. Befragtning.  
Køb og Salg af Damp- og Sejlakibe.

KØBENHAVN K.

Amaliegade 35.

Bunkerkul-Afdeling.

Telegr.-Adr.: Bunkerdepot.

## KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.



**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON · 1403  
KØBENHAVN K. TLR.-ADR.: AMIANTE  
ENEFORHANDLING OG LAGER FOR  
**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

A/S HANNIBAL SANDER  
EMDRUP—KØBENHAVN  
TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
Leverandør til den danske Hær og Flaade  
og D. F. D. S. o. a.

### FLAG - VIMPLER - FANER



ALT I BEDSTE  
KVALITETER

M. W. MØRCH & SØN EFT.

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

### Til Vejledning for Søfarende



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*

**ANKER**

Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

HOFBAGER OLSENS SØN

ST. STRANDSTRÆDE 10-12

TELEFON: 430—9730

✻ **Spis Ilwo's Rugbrød!**

## ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF DIESEL- OG DAMPSKIBE OP TIL 12000 TONS D.W.  
3 BYGGEBEDDINGER

Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT“.

Telefon 1859. - Statstelefon 52.

## RUD. KRAMPER & Co., HORSSENS

SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER“ MOTORER, SAMT RESERVEDELE  
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON“ MOTORER

TELF. 427

TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER“



FOUNDED 1797

# HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN

Telgr.: „HECKSHERS“

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BAL TIC

## Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 5002, Sbre 1902 z. 3757 y. Faks 957 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. „Proviant“



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
Grundlagt 1825 Laxegade 26  
København

D'Herrer Dæksofficeres gamle  
Special-Forretning i Reparation  
af Sextant, Oktant, Kompas og  
Chronometer. — Et Brev til  
ovenstaaende Adresse, og jeg  
kommer straks Ombord.

# „ FALCO “

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

# RADIAC A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

## KASTRUP & HAGSTRØM TORDENSKJOLDSGADE 28

### BAGERI

FILIALER: Issefjordsgade 16. Tlf. A. 2206.  
St. Annegade 9. Tlf. A. 5049 z.  
Havnegade 11. Tlf. B. 5813 z.  
Chr. Kastrup, Holbergsgade 11. Tlf. B. 1439 y.

TELEFON 1852 — 1853  
NOTA: D'Hrr. Hovmestre bedes observere, at Malt-  
franskbrød og Maltstigebrød holder sig frisk i  
c. 14 Dage.

Bredet bringes pr. Bil til hvilket som helst Klokkeslet.

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

# A/S THOMAS THS. SABROE & CO.

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

GRUNDLAGT 1870

TELEGRAM-ADRESSE:

„FORBÆCHS EFTF.“

## JOHN FORBÆCHS EFTF.

ALT I SKIBSARTIKLER

GRUNDLAGT 1870

TELEFON CENTRAL 235

ST. ANNÆPLADS 19-21

## A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølbløkkene.  
Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. „Skibsværftet“.

# Brødrene Andersen

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler



række ham en hjælpende Haand, naar der skal indsamles til Søfolk, det vil gøre dem godt, at faa en Hilsen fra sit Fædreland. Tænk ogsaa paa ham, naar der skal samles Julegaver ind. Jeg er bange for, at de, som har Sønner derude, skriver for lidt til dem; det vil gøre ham godt at faa et Brev, enten det er fra sin Pige eller fra Far og Mor. Det er ikke altid nemt at begynde for den lille Skibsdreng, naar han sidder dernede i sit snævre Lukaf; der rinder mangen en Taare ved Tanken om Hjemmet og Far og Mor. Husk paa, han ikke har alle de Bekvemmeligheder vi har, ofte driver de om for Vejr og Vind i flere Dage, og Provianten slipper op, da ser det trist ud, men han er ikke den der klager, før det gør ondt, det er en Mand med staatsat Karakter til det sidste.

Jeg har selv en Broder, som sejler tilsøs, derfor ved jeg nok hvad Sejlads er.

M. H.

Bedre end store Ord fortæller disse faa og jævne Linjer om den Kærlighed, som tænder Julelysets varme Flamme for Søens Folk.

VIKINGEN selv savner endnu Styrke og Midler til at tage sig af andre Opgaver, men indenfor vort Omraade ligger den: at minde om, at Julen rykker nær — ogsaa for den Juleløse!

Oktober 1927.

Christian Bogø.

Direktør A. O. Andersen, *Forenede*, der kom saa slemt til Skade med sit Ben under Forevisningen af Selskabets nye Dieselmotorskib »Dronning Alexandrine« i Sommer, og i flere Maaneder har været sengeliggende, er nu saa vidt restitueret, at han har kunnet genoptage sit Arbejde.

De hjerteligste Ønsker vil fra alle Sider hilse den initiativrige Direktør velkommen tilbage til Slagmarken.

*En Skibsbesætnings Oplevelse. — 6 Mand fra et forlist Motorskib blev efter et Døgn frygtelige Spænding reddet i sidste Øjeblik. — Kaptajnens dramatiske Beretning.*

Besætningen fra det forliste norske Motorskib »Georg« er ankommen fra Hirtshals til Hjørring og har straks været i Søforhør.

Kaptajn Aslaksen giver en malende Skildring af det dramatiske Forlis.

Søen var, fortæller han, Søndag og Mandag meget haard. Bølgerne slog stadig over Skibet med skarpe Knald, og jeg var straks klar over, at de voldsomme Søer havde slaet Hul i Skibet. Medens jeg gik i Gang med at gøre Baaden klar, løb Styrmanden til min Kahyt for at redde Skibspapirerne. Kahytten stod allerede da fuld af Vand, men den Kommodeskuffe, hvori Papirerne laa, kom sejlede imod ham, da han aabnede Døren, og han fik fat i de vigtigste af Papirerne.

Nedstigningen i Baaden var meget farlig, og det var et Under, at vi alle seks kom fra det med Livet. Da vi havde faaet os stuvet sammen i den lille Baad, der daarlig nok kunde rumme os, meldte der sig en ny Fare. Skibet var nu sprængt, og de store Baller Papirmasse fra Lasten kom sejlede og truede med at knuse vort lille Fartøj. Vi slap dog godt fra det og søgte at naa ind til Skagen.

Det var en haard Tørn. Ustandselig slog Søerne ind over Baaden, saa vi alle var gennemblødte, og vi havde kun nogle Tvebakker at spise. Drikkevand havde vi slet ikke. Omsider var vi saa udmattede, at Baaden kun avancerede ganske langsomt, og da Mørket faldt paa Mandag Aften, var vi ved at opgive Haabet om Redning.

Til alt Held kom nu en svensk Fiskekutter sejlede og optog os om Natten ved 1-Tiden. Vi havde set dens Lanterner og søgte ved Raab og Afbrænding af Tændstikker at henlede Opmærksomheden paa os. Fra Kutteren opdagede man os først i sidste Øjeblik. Den var saa tæt inde paa os, at vi paa et hængende Haar var blevet sejlet ned.

Det var de mest spændende Minutter, jeg har oplevet, og jeg har dog været ude for Forlis et Par Gange før. Men Lykken var atter med os, sluttede Kaptajnen, og nu rejser vi over Frederikshavn til Norge.

*»Sydhavn«s Stranding. — Man frygter for, at Skibet en Sandpumpe-Damper — vil blive Vrag.*

Om den danske Sandpumpe-Damper »Sydhavn«s Stranding ved Arholma foreligger nu nærmere Enkeltheder. Ulykken fandt Sted sent om Aftenen. Skibet løb lige ind paa den Odde, hvor Fyret er anbragt, Besætningen, 11 Mand, gik i Redningsbaadene og blev ved Hjælp af Liner hejst i Land paa Klippen, hvorfra de senere paa Natten afhentedes af Lodserne fra Arholma.

Aarsagen til Strandingen menes at være, enten at Skibets Besætning er blevet blændet af Lyset fra Fyret eller har bedømt Afstanden forkert. »Sydhavn« staar nu haardt paa Grunden og er helt fyldt med Vand. Man frygter, at den bliver fuldstændig Vrag. Dækslasten bestod af en Mængde store Jernrør til Brug ved Sandpumpning. Skibet var paa Vej fra Heranosand til København, hvor det er hjemmehørende.

*Sejlskibstonnagens rivende Tilbagegang. — Siden 1926 er den reduceret med ca. 1½ Million Ton.*

Ifølge de sidste statistiske Opgøreser er Sejlskibstonnagen i hele Verden siden Juni 1926 blevet reduceret med 1,483,000 Ton og var i Juni i Aar 1,926,000 Ton.

Naar Lystyachter og lignende Fartøjer udelades, er den samlede Sejlskibstonnage 1,153,000 Ton, hvoraf kun 25,700 Ton er hjemmehørende i Storbritannien og Irland.



# Med Kul til Syd-Georgia.

En Rejseskildring tilsendt Vikingen af Kaptajn M. Rosenhøj.



To Søelefanter (Hanner) i Kamp. De mørke Pletter i Baggrunden er Hunnerne. I Parringstiden opholder alle disse sig paa Øen, Hannerne kæmper, og den stærkeste, den saakaldte «Kongen», beholder alle Hunnerne for sig. Det hvide er Hvalknogler fra tidligere Kogierier. Og bag det hele hæver sig de sneklædte Klippesider, tilvenste oppe i Hjørnet ses en ubedækket Klippetinde.

Telegrammet, jeg modtog fra mit højtærede Re-deri, indeholdt Meddelelse om, at Baaden for næste Rejse var sluttet for Syd Georgia med Kul.

Syd Georgia, ja hvor i al Verden laa nu det? Jeg mindedes fra mine Ungdomsdage i de store Sejlskibe, at der laa nogle Øer et eller andet Sted i det sydlige Atlanterhav, og det forekom mig, at Navnet, der stod i Telegrammet var noget i Lighed med et eller andet Navn, jeg havde set ved en Ø, men om det var paa Vejen til New Zeland eller efter at have rundet Cap Horn for homewardbound, var jeg ikke rigtig klar over. Godt at vi først skulde en Tur op i røde Havet og saa tilbage til Syd Afrika og laste sorte Diamanter, saa var der i al Fald Tid til at blive fortrolig med Tanken og finde ud af hvor Syd Georgia laa, thi der foresvævede mig stadig noget om Is og Masser af Is; men det var maaske noget, der sad i Blodet fra gamle Dage — fra Vindjammernes Tid.

Naa, der var jo ikke andet at gøre end hale et Kort frem og finde det Navn, der svarede til Navnet i Telegrammet. Og meget rigtig derude i det sydlige Atlanterhav der laa en lang smal Ø, som hed Syd Georgia. Men jeg maa indrømme, at allerede ved første Øjekast paa Pladsen fik man uvilkaarlig Kuldefornemmelser, thi Kortet jeg tilfældig kiggede i, var et amerikansk pilotchart, og disse glimrende Kort, der underretter om alt, baade Vind, Strøm, Kurs og meget andet, var hvidt og blankt i flere hundrede Miles Omkreds fra Syd Georgia. Intet, slet intet var der opgivet, blot et Navn ved en Ø og ellers smukt hvidt — det betød maaske Sne eller Is, hvem ved?

Et tysk Kort, som jeg raadførte mig med senere, gav lidt bedre Oplysninger, men at de egentlig var opmuntrende, tør jeg ikke paastaa. I al Fald fremgik af dette, at Øen laa langt sønden for den Linie, der er Grænsen for Verdenstrafik, og en anden Linie kommende fra Syd gik helt op og indesluttede Øen, og Betegnelsen ved Linien var: Yderste Pakisgrænse, det saa egentlig slet ikke saa helt lovende ud, at skulde ned i Pakisen, godt var det jo, at Turen først gik til det røde Hav, der var i al Fald ingen Pakis, og saa gjaldt det bare om at lade sig godt gennem-bage af den herlige Sol, og forsøge at bringe lidt af den dejlige Varme — der er mere end det strængt taget er nødvendig for at gaa uden Overfrakke —

med syd paa til Pakisgrænsen, der kunde den nok bruges.

Jeg havde nu god Tid til at søge Oplysninger og fik ledt alle Skibets sailing directions frem, hvor jeg kunde finde lidt Oplysninger om næste Rejse Maal, og fandt da ud, at S. Georgia ligger imellem Breddeparallellen 54 og 55 Syd og 35' 50 til 38' 15 West Længde. Øen blev opdaget af Antony La Roche Aar 1675, senere undersøgt og taget i Besiddelse af Capt. Cook i Januar 1775, er nu en Koloni af Falklands Øerne. Den er omtrent 100 Mil i Længden, strækker sig i NV til Vest og SØ til Ø lig Retning, 20 Mil er største Bredde, et enkelt Sted er Øen meget smal kun en halv Mil. Øen bestaar af kegleformede Bjerge, som almindelig er dækket med Sne og Is til Vandkanten. Efter en mild Vinter faar de lavere Højde en lysebrun Kulør og er fri for Sne. Der findes flere Gletschere, der af og til kælver i de tilstødende Bugter og gør disse ret farlige at ankre i.

Efterhaanden som Tiden skred, blev man helt fortrolig med Tanken, at næste Rejse gik langt Syd paa, og fandt tilsidst ud, at det var egentlig ganske naturligt.

Efter at være vendt tilbage til Syd Afrika, forsøgte jeg paa Lastepladsen at faa en Del Oplysninger om Sejladsen Syd paa, thi disse fandtes ikke i sailing direction, kun at der var megen Is, Masser af Is, ofte mødtes store Isøer fra 10 til 20 Mil lange, og talrige var de Skibe, der var forlist ved at komme ind i Isen og blive skruet ned, det gjaldt derfor om at udvise stor Forsigtighed ved Sejladsen i disse Farvande, saa lidt og dog saa meget.

Nu stammer vel de fleste af Forlisene fra Sejlskibstiden, den Gang var det ikke altid let at manøvre sig klar af Isen, Dampskibene er betydelig bedre stillede, og alligevel kunde det jo blive besværlig nok.

Paa Lastepladsen var en Hvalfangerstation og ikke saa faa Hvalbaade, jeg var da ogsaa heldig at træffe en Skipper, som tidligere havde været paa S. Georgia, efter hans Beskrivelse, var Øen et lille Paradis, men antagelig var det saa længe siden han havde været der, at det ubehagelige ved Turen var gaaet i Glemmebogen og kun de enkelte gode og smukke Minder fra den Tur var bleven tilbage i hans Erindring. Efter hans Udsagn brugte Hvalbaadene gerne at gaa



ud til Øgruppen Tristan da Cunha og derfra sætte Kursen direkte paa S. Georgia; jeg besluttede derfor indtil videre at følge denne Rute.

Juleaften var Skibet tillastet og stod til Søs, hvilket jo var heldigt for Rederiet, hvorimod Mændene nok hellere havde set, at Skibet havde ligget Julen over ved Land, særlig da hele Besætningen var inviteret til Juletræ i den norske Kirke. Nu var den norske Præst saa elskværdig, at bringe en Sæk Julegaver om Bord, en Gave til hver Mand og forhaabentlig har dette medvirket til at sprede lidt Julestemning om Bord, thi hvem kan forlange, at Folk skal være i godt Humør, naar de den hele Dag har jobbet med at skalke Luger og gøre søklar, og maa blive ved selv om det er Juleaften, og Solen var gaaet ned. Det indiske Hav, særlig ved Kysten af Syd Afrika, er ikke til at spøge med, og derfor hvad enten det er den ene eller den anden Dag, saa skal et Skib gøres søklart, naar det forlader Havnen, det ved enhver Sømand, saa selv om Arbejdet gaar lidt trevnt og Folks Miner, hvis det er muligt at skælné disse, da alle ser ud som Negre, ikke præcis siraaler, saa bliver Arbejdet gjort. Tid til at tænke, er der ikke — maaske godt det samme, thi Minderne, Minderne om det lille Land højt mod Nord, de vilde maaske gøre det helt af med én, hvis der virkelig var Tid til at tænke.

Kysten af Syd Afrika følges nogenlunde, under Hensyntagen til, hvor Agulhas Strømmen er stærkest og gavner Skibet mest. Saa en skøn, solklar Morgen forsvinder det sidste af Syd Afrika, det er det 3550 Fod høje Table Mountain ved Captown, det ses meget langt i klart Vejr, og videre gaar det vest over med Kurs imellem Tristan da Cunha og Gough Øen. Efter flere Dages Rejse naaes Pladsen imellem Øerne, hvorfra Kursen saa skulde forandres imod S. Georgia.

Øerne skal jo ligge paa det i Kortet afsatte Sted, og gør det vel ogsaa, men sjældent faaes de i Sigte af de enkelte Skibe, der forvirrer sig den Vej, som Regel er de altid omgivet af tæt Taage, og det er egentlig mærkværdig, at Mennesker vedblivende lever deres Liv paa disse smaa Taageøer. Den sydlige Gough Øer er ubeboet, men paa den største af Tristan da Cunha Gruppen lever c. 125 Mennesker. Tidligere besøgte disse Øer kun en enkelt Gang af tilfældige Hvalfangere, men nu besøges de aarlig af engelske Inspektionsskibe, der saa medbringer Post og de vigtigste Fornødenheder. Flere Gange er der gjort Forsøg paa at faa Befolkningen til at fraflytte Øen, men nej, de holder stædig fast ved deres Ø og lever deres primitive Liv, vel uden Kendskab til andet, de ernærer sig hovedsagelig ved Fiskeri og Faareavl.

Kursen forandres noget sydligere, og nu gaar det altsaa fremad med Stævnen imod S. Georgia. En Dags Sejlads og Skibet befinder sig syd for den Linie, der i Kortet betegner, at det er Grænsen for Isen. Taagen letter af og til og enkelte Dage er det dejligt klart med tindrende Sol og dejligt blaat Vand, dette varer dog ikke saa længe ad Gangen, thi allerbedst som man gaar og glæder sig over den dejlige Dag og forsøger at indbilde sig selv, at Talen om al den megen Is er sikkert vældigt overdreven, saa kommer pludselig en krap Storm rygende fra SV og med en forfærdelig Styrke og rejsende en krap Søgang, saa Ski-

bet dypper og dypper Næsen og mere til, selv med mindsket Fart — naa, ja, enkelte Mennesker har det jo paa samme Maade, at de gjerne dypper Næsen, baade af Glæde og Arrigskab, hvorfor skulde Skibe saa ikke have det paa samme Maade, men om det var af Glæde eller Arrigskab, det lod sig ikke bestemme.

Disse Storme varer dog sjældent saa længe, 12 til 20 Timer, saa dør de hen, og i Løbet af ganske kort Tid kommer de hylende fra en hel anden Kant, og som Regel med Tykning, naar Retningen er norden for Vest, fra sydligere Retning giver nogenlunde klart.

Naa, det gik jo ellers meget godt, frem kom vi jo, selv om det ikke hver Dag blev de store Etmaals Sejlads, som enhver Navigator drømmer om, og Is saa vi ikke noget til. Men saa kommer Telegrafisten og meddeler, at der er et tysk Skib, der kommer op fra S. Georgia og skal til Syd Afrika og Føreren sendte straks et Telegram, da han hørte vi var for sydgaaende. Ved Udsætningen i Kortet viste det sig, at han kom op i vor Kurslinie, men hans Telegram lød omtrent saaledes: Hold vest over, skær først 45,00 S. Brd. paa 30°00 W. Lgd., thi her er saa fuldt af Is, har paa et bestemt Sted haft over 100 gevaldige, store Isbjerge, nogle fra 3 til 4 Mil lange og megen Is driver rundt her i Sydhavet.

Det var jo ikke særlig opmuntrende, men igennem skulde vi. Den Vej Tyskeren anbefalede at gaa, var detop der, hvor der skulde være mest Is efter de sparsomme Oplysninger i Sailing direction, saa det var jo ganske rart at vide, hvad Tyskeren begrundede sit gode Raad paa. Forklaringen kom da ogsaa, en norsk Damper var samtidig som Tyskeren afgaaet fra Syd Georgia, og han havde for en nordgaaende Kurs haft meget mindre Is, end som Tyskeren for sin NØ Kors. Saa var Sagen klar, en erfaren Mands Raad er altid godt at følge, selv om Vejen maaske blev lidt længere, saa Kursen sattes for det af Tyskeren opgivne Punkt.

Det gik fint, ingen Is og tilsidst naaedes 45 S. Brd. og 30 W. Lgd. og den sidste Kurs sattes for S. Georgia ret paa Øen. En Time efter at Punktet var passeret, saaes de første Isbjerge, store mægtige Isblokke, der drev langt borte og var synlig meget langt i det dejlige Solskinsvejr. Vejret holdt klart og om Natten var det Maanelyst, saa i saadan Magsvejr var det ingen Sag at sejle, selv om der var Is i Farvandet. Af og til passeredes store Isbjerge, underligt at se disse store Iskolosser komme drivende, støt og langsomt, og hvem ved, hvorlænge de allerede havde været under Vejs. I Følge Beretning om Sydhavsis, skal et Isbjerg nemt blive 10 Aar gammelt, og efter hvad jeg senere saa, vil jeg tro, at de store Bjerge flere Mil lange bliver meget ældre.

Paa New Foundlands Bankerne driver jo hvert Aar megen Is, Grønlandsisen, men den er helt anderledes at se til, store Bjerge med Taarne og Tinder og særlig farlig ved de Rev, der af og til stikker ud fra Kolossen, Sydpolsisen er derimod næsten blottet for Taarne og Tinder, er næsten helt flad paa Toppen, og Siderne gaar næsten lige ned, saa de fleste kan passeres temmelig nær, naar det da er nødvendig. Selvfølgelig kan et enkelt snyde, saa der er vel ingen, som holder af at gnide sig op ad disse Kolosser, uden Situationen fordrer det. Skinner Solen, saa synes





Øverst t. v.: Bestyrerens Villa beliggende tæt ved Strandkanten og spejlende sig i Vandet. t. h.: Hvalstationen, Husvik Harbour, set fra Nord, Moderskibet fortojet ved den ene Side af Lossebroen, Hvalfangerbaadene paa den anden. Nederst t. v.: Hvalstationen set fra Vest, Masser af snedækte, tomme Tønder i Forgrunden, t. h.: Hvalfangerstationen set fra Øst, med alle Oliebeholderne.

disse store Ismasser i mange Miles Afstand, men naar Solen forsvinder, forandrer de deres Udseende og faar samme hvidgraa Farve som Taagen, og kan kun ses, naar man kommer lige ret paa dem, eller nær til dem.

Det gode varer sjældent saa længe, og Vinden sprang ret hurtig om til Taagehjørnet og blæste af og til med stor Styrke, og samtidig kom Taagen tæt og ugennemsigtig. Billedet forandrede sig fra det blaanende, dønningrullende Hav, til det mørkegraa, skumklædte og stormpiskede Hav. Den fraadende Bølgeryg saaes, naar den væltede sig ind imod og over Skibet, men naar den først bemærkedes ude i den graa Taage, var det da en Bølgeryg eller et Isbjerg?

Time gik efter Time, Dag efter Dag, stadig lige tæt Taage, Vinden vekslede i Styrke og Retning, men stadig fra Taagehjørnet. Langsomt sneglede Skibet sig frem for en S. SV.lig Kurs, om Dagen langsomt, om Natten død, langsom, netop nok til at holde Styr paa Skibet, og for hver Mil nærmere S. Georgia, og som det syntes, var det en heldig Kurs, thi Isen lod sig slet ikke se, i de Dage det var tæt Taage. Hvor mange Bjerge, der i den Tid blev passeret, er ikke godt at vide, sikkert ikke saa faa.

Heldigvis var Dagene lange saa langt Syd paa, og omsider kom Søndag Morgen, den Dag, hvor Skibet efter Beregning skulde kunne naa sit Bestemmelsessted. Pr. Radio var meddelt, at vi antagelig vilde ankomme

den Dag, saafremt det klarede op, hvis dette ikke skete, var der ikke andet at gøre, end dreje til og vente til det klarede op, thi hvem kunde lave Land paa en Kyst fuld af undervands Klipper og Skær, og dybt Vand lige indtil Kysten, og ingen Observationer af nogen Art i 5 Dage.

Da Dagen var ved at bryde frem, blev Taagen ligesom lidt mere gennemsigtig, pludselig opdagedes en Lanterne om Styrbord, hvad i al Verden var nu det?

Flere Par Øjne anstrængte sig for at udfinde, hvor den Lanterne var anbragt. Stedet saa helt fantastisk ud, snart lignede det et, snart noget helt andet, men nærmest en Skonnert med Sejl oppe. Mon det var den flyvende Hollænder, saa fantastisk saa det ud, men mna havde aldrig hørt, at han sejlede med Lanterner, saa det var næppe ham.

Lidt efter kom Opklaringen af Mysteriet, det var en Hvalfanger, men under hans høje og udfaldende Boug, dannede der sig en mørk Skygge, deraf kom Ligheden med et Sejl. Saa gled vi tæt forbi ham, det lavede jo lidt op, saa var der i al Fald andre Mennesker paa Havet i vor Nærhed, Ensomhedsfølelsen ligesom svandt bort.

Et Øjeblik efter var Lanteren forsvundne, og lidt forude om Bb. kom noget mærkeligt til Syne. Et stort, mørkt Legeme, det lignede nærmest en stor afmasket Slagkrydser uden Skorsten og Overbygning, det var nok bedst at komme lidt af Vejen for denne mærkelige Krydser.



Da den omtrent var passeret, begyndte Solens Straaler at trænge igennem Taagen, og Straalerne spillede paa Krydseren, der glimrede i alle Regnbuens Farver, medens Kaskader af Vand styrtede ned ad Krydserens Sider, nu fik den et helt andet Udseende og voksede særlig i Længderetning — ja nu saaes tydelig, at det var et Isbjerg ganske fladt paa Toppen. Farten øgedes lidt, thi nu var Taagen ikke tættere end man kunde se tilstrækkelig til at komme af Vejen for de farlige Krydsere. Snart bemærkedes en her, saa en der, snart svingede Skibet for Stb., saa for Bb. Ror og fremad gik det jo. Solen steg, Luften blev blaa og mere gennemsigtig, kun nede ved Vandet og maaske 100 Fod over, var der endnu Taage, selv om den var nogenlunde gennemsigtig.

Pludselig begyndte det at blæse, det var fra den rigtige Kant; men desuagtet blev det aldeles tykt, det saa lidt mærkeligt ud, og bedst var det vist at tage Farten fra Skibet. Maaske denne tætte Taage varede i 15 Minutter, saa friskede Vinden mere, og pludselig som ved et Trylleslag, løftedes hele Taagetæppet — Solen straaled klar og ren, Havet blev igen smukt blaat med hvide Bølgekamme, men greb sig uvilkaarlig til Øjnene og sagde til sig selv, er du vaagen eller hvordan er det, thi naar man i flere Etmaal ikke har været af Klæderne og ikke faaet Spor af Søvn i 48 Timer, saa kan man faa Fornemmelser og Syner, som man ikke rigtig kan tro paa, — og der tæt ved, og langt borte, overalt, hvor Øjet søgte hen, der var Isbjerge, store og smaa enkelte flere Mil lange, nogle i de mest fantastiske Former mindende om Fortidens Uhyrer i Dyreverdenen, andre mere regelmæssige og i alle mulige Kulører, nogle helt hvide, andre meget mørkeblaa, og nogle straaled i alle Regnbuens Farver.....

Det var et henrivende Farvespild, et Farvespil, som kun Naturen kan opvise — saa vidunderligt skønt, overalt glitrende og blinkede det. Solens Straaler gav Isen alle mulige Farver, rene og dybe, sammensatte snart vekslende fra det ene til det andet, medens Vandet fossede ned over Bjergenes Sider, og Havet sydede og boblede ved Foden.

Men det bedste var dog, at der langt forude rejste sig en vulkansk Ø af Havet, en Del af den var endnu indhyllt i Skyerne, men den ene snedækkede Kegle ragede op ved Siden af den anden, det var en smuk Baggrund for de mange Isbjerge, der var imellem Skibet og Øen. Og stadig blev Luften mere ren over Øen, saa Bjergtop efter Bjergtop kom frem, og Solen steg og sendte sine varmende Straaler paa de glitrende Is og Snemasser og fremhævede Bjergtoppenes Renhed og Skønhed.

Aa ja, Livet er herligt og skønt at leve.

Nu fuld Fart paa Maskinen, saa en Stedlinie ved Solen og en Pejling af det højeste Bjerg Mount Pagh, saa et Telegram til Bestyreren paa Stationen, at Kl. 2 maa han kome og lodse os ind, for hvor den nøjagtige Plads ligger, hvor Skibet skal losse, det er han Manden for at afgøre.

Svaret kom, en Hvaldamper vil blive sendt ud efter dem, saa bare styr efter den, og dertil en Radiopejling fra Stationsskibet.

Nu gik det for fuld Fart mod Øen, men den syntes stadig at ligge lige langt bort, det ene Isbjerg efter

det andet passeredes, Isbjerge, som straks, da de blev opdagede, syntes at ligge inde ved Øen. Tilsidst opdagedes dog en lille Damper, det maatte være den, der skulde lodse os ind, saa Kursen sattes ret paa den og efterhaanden som Afstanden mindskedes, bemærkedes, at Damperen laa med Flag oppe, saa var ingen Tvivl mulig, det var vor Lodsdamper.

Efterhaanden som vi nærmede os Øen, lagde Søen sig, saa selv om det blæste haardt, gjorde Skibet god Fart, tilsidst naaedes Øens Forposter, de yderste Klipper og Skær, men her var flere Steder store Isbjerge, der var gaaet paa Grund og nu holdt paa at brække op, saa store Masser af Is kom drivende fra dem.

Fremad, stadig fremad med den lille Damper foran, gik det nu indefter i en dejlig stor Fjord, men ogsaa her stod flere Isbjerge paa Grund, saa passeredes en Station, saa en anden, og endelig øjnedes helt inde i Fjorden den Station, hvor vi skulde til. Det smukke norske Flag var hejst paa Bestyrerboligen, ligeledes paa Stationsskibet og Hvalfangerbaadene, og alle hilste de deres gamle, smukke Moder »Dannebrog« velkommen.

Der var Feststemning i Anledning af vort Komme, Bestyrerens første Spørgsmaal var: Har i bragt nogen Post med til os?

Desværre Nej. Ingen i Syd Afrika havde bedt os om at tage Post med.

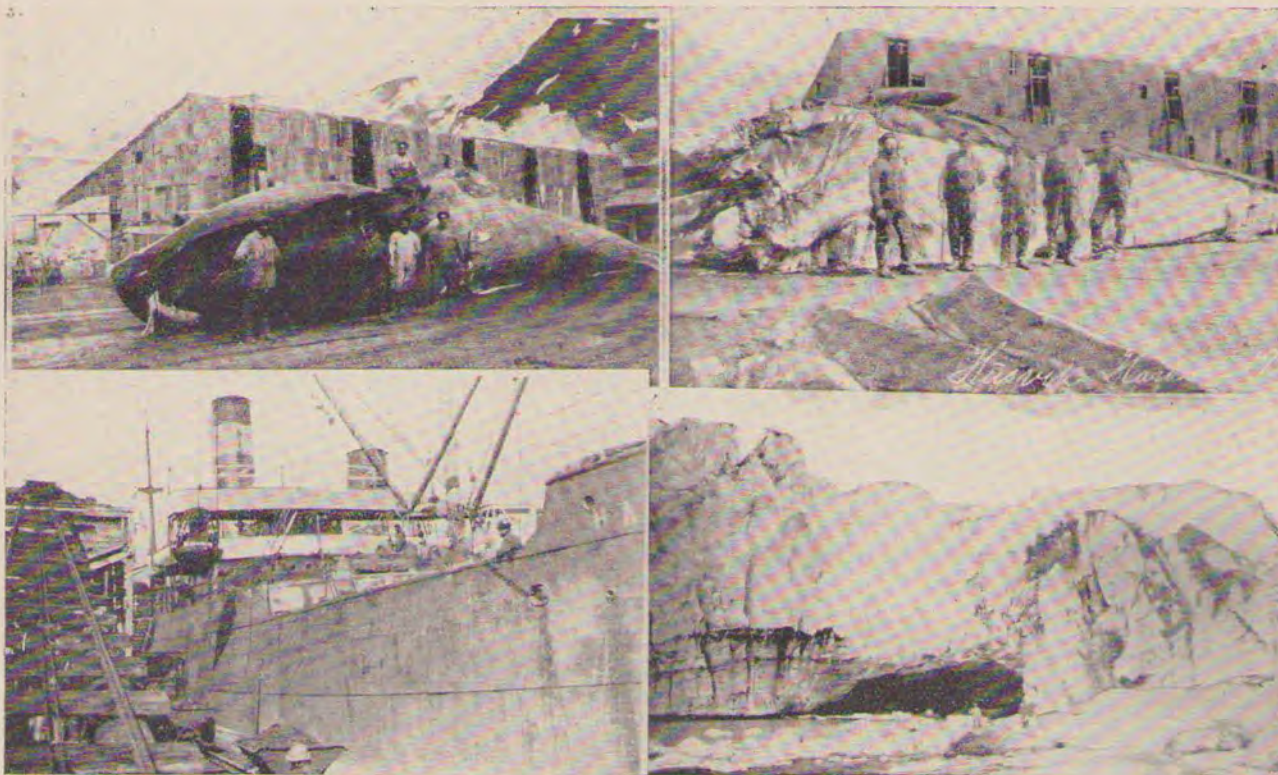
Det var en Skuffelse, men saa blev der jo søgt Trøst i, at Posten antagelig var sendt til Buenos Ayres, og nu laa der og ventede paa Skibsløjlighed. Sent om Eftermiddagen var Skibet fortojet med sine Ankerkæder For og flere svære Wiere Agter, thi ret ofte blæser det med Orkanstyrke, det gælder derfor om at gøre godt fast.

Søndag Aften var der Glæde over hele Linien, nu var Isfarten foreløbig overstaaet, og herinde laa vi sikkert og godt de første 3 Uger, hvad der saa siden kom efter, det var ikke værd at tænke paa, hver Dag har nok i sin Plage.

En anden Damper, der noget senere kom ud, havde valgt en anden Kurslinie, idet Kurs blev styret fra Cap det gode Haab direkte paa S. Georgia, men det var nærvædet at blive dens sidste Rejse. Storm og Tykning havde vel været nogenlunde som paa vor Rejse, men den var flere Gange kommen igennem Bælter med saa mange Isbjerge, at det saa næsten umuligt ud at slippe igennem. En Dag, ikke særligt klart, var passeret 193 Bjerge foruden alle de mindre, der er de mest farlige, da de ikke er saa nemme at se. Af og til laa de og rullede og væltede i umiddelbar Nærhed af Skibet, og flere Gange saa det ud, som alle Veje var lukket, særlig om Natten havde det været mere end uhyggeligt.

Underlig nok er disse Ismasser, naar de vælter, helt mørkeblaa, jordslaaet, ja enkelte er næsten sorte paa den Del af Isen, som saa længe har ligget i Vandet, det er derfor nemt at se, om et Isbjerg er kærtret eller ej. De sorte Isbjerge, som Hvalfangerne kalder dem, er disses Skræk, idet det er ganske umuligt selv i en klar Nat at se dem, og endelig naar de begynder at brække op, saa er det en Kanonade af den anden Verden, Masser af kæmpemæssige Isblokke styrter og slynges i Havet, der syder og bruder — ja, Resten maa man tænke sig til.





Øverst t. v.: Stor Blaaival anbragt paa Ophalerbeddingen, klar til Flænsning, t. h.: Flænsningen paabegyndt. Bemærk de store, brede Spækstrimler i Forgrunden, Elevatorspandene paa et roterende Baand fører Spæk og Kod op til de firkantede Huller øverst i Bygningen. Nederst t. v.: Losning af Kul til Stationen. Losses med smaa selvaabnende Gravespande, disse aabnes over en Tragt og Kullene løber ned i smaa Tipvogne, der hives med Dampspil ind paa Oplagspladsen. Udfor Skibets Kommandobro bemærkes en høj, stor Kasse, hvortil et Skinnelanlæg fører op. Kassen kan rumme 70 Tons Kul og holdes altid fyldt, saa Hvalbaadene straks kan fylde op ved Ankomsten. De lægger til paa modsat Side Dampere paa Billedet. T. h.: Parti fra Syd Georgia med Gletchere og Søelefanter i Forgrunden.

#### *Livet paa Syd Georgia.*

Som tidligere omtalt, tilhører S. Georgia den britiske Regering, men ikke alene Øen, men ogsaa alle Skær, der er opdaget og maatte blive opdaget. Som Ø eller Land betragtet, har den ingen Betydning, den bestaar af kegleformede Bjergtoppe, og der findes saa at sige intet Lavland, der egner sig for Dyrkning. Enkelte Steder mellem Bjergryggene findes ganske lidt Slettevand og ligeledes enkelte Steder i Nærheden af Havet, men det er kun meget lidt, og den eneste Vegetation, som findes, er en Mosart og en Slags Græs, der bliver indtil 2 Fod højt, meget bredbladet og stridt, saa det ligner mere en Sivart.

Af Dyrearter har Søelefanten og Søleoparten et yndet Tilflugtsted paa enkelte særlig egnede Steder i Havets Nærhed, ligeledes er Øen et særlig egnet Tilflugtsted for Masser af Havfugle, der her har udmærkede Rugepladser, de mest forekomne er: Konge Penguin, Albatrosser og Fugle af Maage- og Tærneslægten.

Tidligere har Øen henligget ganske ubeboet, og kun af og til været besøgt af Hvalfangere og enkelte Sydpolsekspeditioner, flere af disse har besøgt Øen baade for ud og hjemgaaende, saaledes Roal Amundsen og Capt. Scott, den sidste ligger begravet i Gryteviken, Øens Hovedstad.

Da Hvalen paa en vis Tid af Aaret plejer at komme i store Flokke i Nærheden af Øen, valgte Hvalfangerne den til deres Basis, nu er der efterhaanden byg-

get 6 Stationer paa Øen. Den britiske Regering har ansat en Magistrat og en Toldembedsmand paa Øen, de boer i Gryteviken og varetager alle Regeringspligter og rejser fra den ene Station til den anden. Tilsyneladende skulde man ikke tro, at den britiske Regering havde nogen videre Fortjeneste af Øen, men det er sikkert en meget fin og god Indtægtskilde.

For at anlægge en Station paa Øen, maa der først anskaffes et Licends, dette giver Tilladelsen til Oprettelsen, men samtidig kun Ret til at arbejde med et vist Antal Hvalbaade (almindelig 3 til 5), men desuden maa Stationen forpligtige sig til, at anvende alt af Hvalen og ikke lade noget gaa til Spilde, hvad der overhovede kan bruges. Regeringen er nemlig bange for, at Hvalen ganske skal blive udryddet paa den Maade, som Hvalfangsten i lange Tider er bleven udøvet. Særlig de flydende Kogerier fanger Masser af Hvaler, men er der nok af dem, saa benyttes kun det bedste af dem, og meget der kunde komme til Anvendelse, bortkastes. De flydende Kogerier staar udenfor Regeringens Kontrol, idet Fangsten og Kogningen foregaar til Søs i Internationalt Farvande.

Paa de 6 Stationer, der saa at sige alle er bemanded med Nordmænd, selv om Kapitalen paa 3 af Stationerne er britisk, sydafrikansk og Argentinsk, er i Sæsonen ca. 1800 Mand iberegnet Fangerne paa Baaedene.

Naar Sæsonen begynder i Oktober, kommer Moderskibet ud med Mandskaberne, og alt hvad der skal



benyttes under denne, og det er slet ikke Smaating, der fordres for at holde alt gaende.

Ved Ankomsten maa der afgives en Storesliste og Manifest for alt, hvad der findes om Bord, og senere, naar Sæsonen er forbi og Skibet skal afgaa, bliver alt talt op, og en stor Told betales af, hvad der er forbragt og bragt i Land. Her kan anføres, at en enkelt Station ligger inde med Klæder etc. (den saakaldte Slapkiste) for et Beløb paa 70,000 Kr., heraf bliver svaret en meget høj Told, saa alt hvad der skal købes, er forbavsende dyrt. F. Eks., at faa forsaalet et Par Sko, indkøbt i Holland, koster det dobbelte af Indkøbsprisen, og saaledes med alt.

Men den vigtigste Indtægtskilde er dog Udførselstold paa Olien, for hvert Fad første Klasses Olie, der fremstilles, betales 5 sh., for den ringere Olie mindre, saa det er mange, mange Tusind Sh., den britiske Regering her indkasserer uden at have nogen nævneværdig Udgift.

De enkelte Fyr, der er bygget for at lede ind til Stationen om Natten, er byggede af Hvalfangerselskaberne, ligeledes smaa Lossebroer og Kajanlæg, men desuagtet opkræves saa og saa meget af hvert Skib i Havnepenge. Regerings Sæde er i Grytevik og her findes ogsaa en traadløs Radiostation, som kan række Port Stanley paa Falklandsøerne.

Regeringen, de før nævnte 2 Personer, er de eneste fastboende paa Øen, naar Sæsonen er sluttet, forlader Hvalfangernes Moderskib Øen med Udbytte og Mandskaberne, dog efterladende ca. 20 til 30 Mand paa hver Station for at overvintre og holde Stationen i Orden til næste Sæson, denne slutter gerne i Maj, men trækkes ud saa længe, som Fangsten lønner sig.

Hvor stort et Antal af Hvaler, som maa lade deres Liv hver Sæson, er lidt vanskeligt at udregne, idet hver Station vaager skinsygt over, at intet skal sive ud og komme andre Stationer for Øre. Man kan vel gaa ud fra, at Udbyttet paa de forskellige Stationer er nogenlunde ens, saa efter min Beregning bliver det ca. 8000 Hvaler. Hertil kommer saa de mange Hvaler, som de flydende Kogier fanger, dette Antal er sikkert lige saa stort, da der findes flere Kogier, og endelig er der Stationer paa de sydlige Ørkney og Shetlands Øer.

Som nævnt, paa en Station hemmeligholdes alt saa meget som mulig, og stor Forsigtighed maa udvises, naar man besøger en anden Station sammen med sin Bestyrer. Under et Besøg paa en anden Station sammen med min Stationsbestyrer, forresten et glimrende og behageligt Menneske, kom jeg uforvarende til at udtale om et Anlæg vi besaa, at det var mere praktisk end derommme, hvor vi lossede. Øjeblikkelig var min Bestyrer der: Ja, saa, De vil gerne ligge Søndag over hos mig.

Jeg saa lidt uforstaaende paa ham, men en Moderskibsfører fik mig lidt til Side og forklarede mig den Fejl, som jeg havde begaaet, ugunstig Kritik er ikke tilladt.

Naa, lidt efter fandt jeg saa et andet Anlæg, hvor jeg fik Lejlighed til at rose min Station, saa lysnede det i Øjnene paa min gode Ven, Ansigtet klarede op, og jeg slap ogsaa godt nok til Søs inden Søndagen kom.

En saadan Hvalfangerstation er en hel lille By for

sig. Huse og Bygninger er for det meste opført af Bølgeblik, da ingen ved, hvorlænge Stationen kan vedblive at virke. Naar det Tidspunkt indtræffer, hvor Hvalerne vælger sig andre Tumblepladser, er Stationen dødsdømt og Øen vil antagelig faa Lov til atter at henligge øde og ubeboet, saa derfor bliver alt opført saaledes, at det kan nedtages og eventuelt transporteres til andre Steder. Det vigtigste ved Stationen er naturligvis Fabriksbygningerne, der rummer mange fine og gode Maskiner, Kedler, Beholdere og lignende.

Hvalerne harpuneres af Hvalbaadene, disse er ret store Dampere med en meget kraftig Maskine, Baadene opnaar nemt en Fart paa 12 Mil. Kanonen, hvorfra Harpunen udskydes, er anbragt i Bougen, og det er Skipperen Bestilling ogsaa at være Skytte, den mest indbringende Stilling om Bord. Naar Hvalerne observeres, staar Skytten parat, og naar det belejlige Tidspunkt er der, affyrer han Kanonen og som Regel træffer han, dog sker det ogsaa, at Hvalen bliver anskudt og saaret, uden at Hvalbaaden faar fat i den. Til Harpunen er fastgjort stærke Manillaliner, hvis Skuddet nu er dræbende, varer det ikke længe, før Hvalen ved Hjælp af kraftige Spil bliver hevet langs Siden af Baaden. Pumpet op med Luft, for at den ikke skal synke, ligner den nu en stor Ballon. En Stage med et Flag anbringes i den, hvorefter den slippes løs, Jagten gaar efter den næste.

Hver Station har sit bestemte Flag og Ejendomsretten respekteres. Jagten foregaar ofte over 200 Mil fra Stationen, derfor gælder det om at medbringe saa mange som mulig, naar først Slæbningen til Stationen begynder. Det almindelige Antal er 4 eller 5, dog har Størrelsen selvfølgelig meget at sige, og ofte kan der forløbe flere Dage, inden der er tilstrækkelig for Slæbningen, nu gælder det saa om at finde de tidligere tagne, her gaar ogsaa af og til Hvaler tabt, idet det kan være ret vanskelig at finde dem alle, naar det er Tykning og der er megen Is. Endelig er de alle funden og Slæbningen kan begynde.

Der lægges svære Kæder om Halen og denne vender da i samme Retning som Sibets Forstævn, saa gaar det af Sted ind imod Stationen. Ofte bliver det meget haardt Vejr, og Slæbningen kan blive saa kraftig, at Kæderne skamfler hele Halepartiet af, saa er det meget vanskelig at faa den haleløse Hval bragt i Havn, her gaar ogsaa af og til enkelte tabt.

Moderskibet, der stadig ligger inde ved Stationen, er udrustet med alle mulige tekniske Midler paa den traadløse Telegraf og Telefons Omraade, og ligeledes Hvalbaaden, saa der er hver Dag en Raaben og Skrigen imellem Stationsskibet og Hvalbaaden, stadig bliver der spurgt fra Stationen: Har De faaet Hval?

Saa kommer Svarene, men her skal svares, saa de andre Stationer ikke forstaar et Kuk af det hele. Det var jo rent galt, hvis en Station opdagede, at hans Nabo havde haft Held med sig den Dag, og faaet et Par Stykker mere end Stationens egne Baade. Er det nu Tykning, saa giver Stationsskibet stadig Retningen til sine Hvalbaade for indgaaende, og disse sætter fuld Damp op for at komme ind og aflevere Fangsten og ud efter mere.

Naar man fra Stationen øjner Hvalbaaden, bliver der travlt, alt gøres klart, lidt efter lægger Hvalbaaden ind med sin Fangst. Motorbaadene venter og ta-



ger sig af Fangsten, medens Hvalbaaden gaar langs Pieren, fylder Vand, Kul og Proviant, og to Timer efter er den atter paa Vej ud efter igen. Saadan gaar det hele Sæsonen, kun Jule- og Nytaarsaften faar Baadene Lov at ligge Natten over. Hver Mand har sit Arbejde, Styrmanden henter Harpuner og Manilla, Maskinmesteren sørger for Kul og Vand, Hovmesteren for Proviant, derfor bliver Opholdet i Havn aldrig langt.

Efter at Motorbaadene har modtaget Fangsten, for tøjes denne i en Bøje, hvorefter de en ad Gangen slæbes hen til Ophalerbeddingen, herfra fastgøres en stærk Linie om Hvalens Hale, og nu hives den op ad Beddingen med Dampspil. Saa snart det første af Halen er oppe paa Beddingen, staar Mandskabet parat med lange, skarpe Knive, anbragt paa lange Skafter, og inden hele Hvalen er oppe paa Beddingen, har Mandskabet foretaget det meste af Flænsningen. Spækket skæres i lange, brede Strimler, og en Wiere fra et Spil anbringes, og Spækket hives af, paa samme Maade med Kødet, nu skæres dette op i mindre Stykker foran et roterende Baand med Elevatorspande, hvori dette fyldes og føres op til en Skakt og derfra ned i Kedlerne, Spækket for sig, Kødet for sig og Benene for sig for at udvinde al Olien.

Af Kødet bliver en Del tilbage efter endt Udkogning, Benene knuses paa en Maskine og blandes nu sammen med de afkogte Kød. Det hele bliver efter flere forskellige Behandlinger i de forskellige Maskiner og Tørreeovne tilsidst som Guano fyldt i Sække og anbragt i Lagerrummene. Olien renses og behandles paa forskellig Maade og ender tilsidst i Olietankene, for senere at blive pumpet om Bord i Moderskibet.

Hver Station har sit eget kemiske Laboratorium, hvor Kemikeren undersøger Olien og afgør, om det er Nr. 1, 2 eller Olie. Nr. 1 Olie faaes altid af lige harpunerede Hvaler, derfor er det mest fordelagtigt, at Fangstfeltet er i Nærheden af Stationen. Ofte er Fangsten dog flere Dage gammel, og den Stank, der mærkes, naar et saadan flere Dage gammelt Hvalkadaver flænses, er ganske ulidelig, men Mandskabet er saa vant til den Arroma, at de forbavset ser paa én

og spørger, naar man holder sig for Næsen: Hvad lugter det?

Hvalen er selvfølgelig meget forskellige i Størrelse og Værdi, der regnes med et Gennemsnit af ca. 90 Td. Olie pr. Hval, men enkelte store Blaahvaler kan give op til 225 Td., hvorimod den lille Finnval giver mindre. Olien benyttes blandt andet til Parfume og Margarinefabrikationen.

Foruden den egentlige Fabriksbygning, saa findes der en Masse Tilbygninger: Maskinværksted, Smedie, Bødkerværksted, Slagtehus, Bageri, Elektricitetsværksted, Kontor, Folkenes Sovestuer og Spisesale, Formændenes Bolig og Bestyrerens Villa, desuden findes et Hospital og Apothek, der passes af en Diakon. Alle Stationerne har slaet sig sammen og holder en fælles Læge, der saa hentes fra en Station til en anden, eftersom hans Nærværelse er ønskelig. Ulykkestilfælde forekommer af og til, og et Stykke borte fra Stationen ligger en lille Begravelsesplads, hvor en Mindesten, sat af Kammerater, fortæller, hvem der blev tilbage paa S. Georgia.

Arbejde er der rigelig af paa en Hvalfangerstation, naar da Fangsten er god, og alle er interesserede heri, da der gives Udbytte til hver enkelt. Efter hvad der blev mig fortalt, kan en almindelig Haandværker regne med ca. 10,000 Kr. for Sæsonen, samt fri Station, de Overordnede tjener jo mere, særlig Skytten, der faar for hver Hval; hans Fortjeneste er »kolossal«.

Paa den Station, hvor vi lossede, havde Folkene lige faaet bygget sit eget Biograftheater, og to Gange om Ugen var der Forestilling. Filmene var meget gode, de var indkøbt andre Steder fra efter at være ud rangeret, saa de havde ikke været saa dyre; de korte Kjoler paa Film, var endnu ikke naaet saa langt mod Syd. Folkene gør meget for deres Theater og arbejder ofte i deres Fritid for at pynte det op, og om Aftenen, naar der spilledes, var der fuldt Hus.

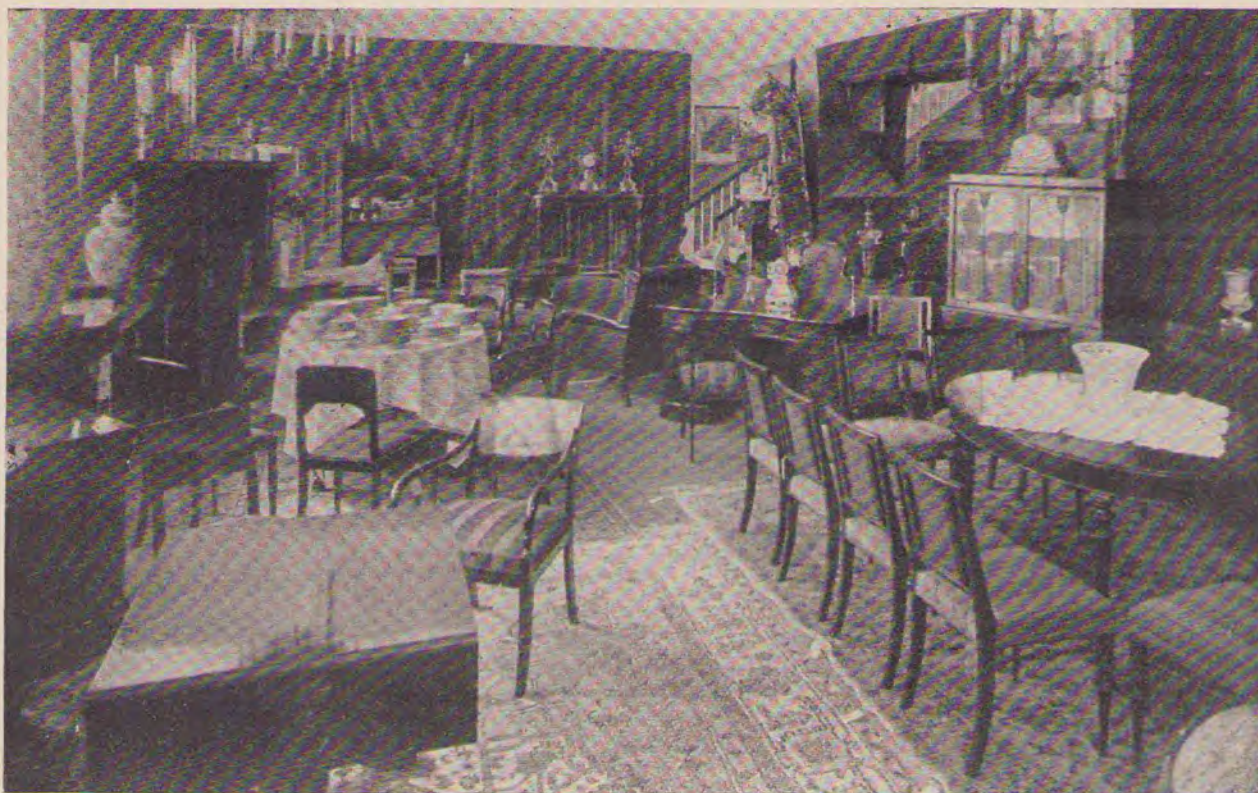
Det smukke Køn er kun meget faatalligt repræsenteret, i Aar kun 6 ialt paa hele Øen, Hustruer og Døtre til Bestyrere og Regnskabsførere.

M. R.



Parti fra S. Georgia. Unger af Søelefanter i Forgrunden.





## K Ø B E N H A V N S A U K T I O N S H A L

Er der noget, der i Løbet af de sidste 50 Aar har skiftet Karakter, saa er det Auktionerne. Der fandtes dengang kun ganske enkelte Auktionsforretninger med mørke og utiltalende Lokaler. Besigtelse eller Eftersyn af de Ting, som skulde sælges, kendtes ikke. Alt solgtes Hulter til Bulter og ikke ordnet som nu indenfor bestemte Rammer, som Møbler, Sølv og Guld, Malerier o. s. v. Auktionerne besøgte kun af Møbelhandlere, Marskandisere og lign. For disse Mennesker var Auktionerne dengang af stor Betydning. Som Regel dannedes der før hver Auktion en »Ring«, saaledes at kun en eller to af de interesserede bød paa Auktionen, hvorved Tingene erhvervedes til en latterlig lille Pris. Bagefter afholdt saa »Ringens« Medlemmer privat Auktion og delte det som oftest store Udbytte imellem sig. Denne Trafik kunde saa meget bedre finde Sted som det var yderst sjældent at private Folk kom paa Auktion. At komme paa Auktion betragtedes ikke som »fint«, og skete det en enkelt Gang, at en privat Mand vovede sig ind i et Auktionslokale, blev han generet af Stamgæsterne, der ogsaa sørgede for, at det, han købte, kom til at gaa i en saadan Pris, at han efter dette Besøg var færdig med at gaa paa Auktion. At Damer — naturligvis med Undtagelse af de kvindelige Marskandisere — kunde gaa paa Auktion var dengang ganske utænkeligt.

I Begyndelsen af Firserne skete der saa Forandring til det bedre. Der kom nu Auktionsholdere, som havde det rette Blik for Auktionernes Betydning. Auktionslokalerne blev store og lyse. Før Auktionerne arrangeredes Eftersyn hvor det, som skulde sælges, var udstillet saaledes, at Liebhaberne i Ro og Mag kunde efterse Salgsstandene og danne sig et Skøn over, hvad de var værd. Var det en bekendt Persons Indbo eller Samlinger, som skulde sælges, blev en saadan Auktion ligefrem en mondæn Begivenhed, der lokkede Tusinder af Liebhavere og Nysgerrige til sig.

Nu var de gamle Auktion-Stamgæsters Ring for stedse brudt, og Folk af alle Samfundsklasser, Damer som Herrer, fandt det naturligt at gaa paa Auktion og der gøre fordelagtige Indkøb. Unge Menne-

sker, som skulde giftes, saa deres Fordel ved at købe Deres Indbo paa Auktion, noget der tidligere vilde have været utænkeligt, og Københavns Auktionshal har med Glæde konstateret, at et voksende Antal af Søens Officerer er mellem dets stadige Kunder.

Auktionerne var nu blevet en almindelig og anerkendt Salgsform og det Sted, hvor de virkelige Værdier omsættes. Store Auktioner over Indbo, Befordringstøj og Klædevarer vekslede med Auktioner over Urtekram, Textil- og Manufacturvarer, Malerier, Kunstsager o. s. v. Ved de celebre Auktioner blev Pressen indbudt, og i Dagbladene ofredes der ved saadanne Lejligheder spaltelange Beskrivelser af de Herligheder, som skulde under Hammeren.

Under disse Forhold, og saaledes som Auktionsvirksomheden nu tildags er vokset frem til at blive en betydende og vigtig Faktor i Omsætning og Erhvervsliv, laa Tanken at starte et første Klasses Auktionslokale, der ejede Betingelserne for at kunne skabe de bedste Chancer saavel for Køber som Sælger, nær.

Dette Maal maa sikkert siges at være naaet ved Etableringen af »KØBENHAVN'S AUKTIONSHAL«, som i alle Retninger opfylder de Krav, der stilles til en Auktionsforretning up to date.

»Københavns Auktionshal« raader over ca. 4000 Kvadratalen Plads i den centralt beliggende Ejendom, GL. KONGEVEJ 3.

Lyse og luftige, store Lokaler, der forbinder Elevatorer og elektriske Kraner, tillader Modtagelsen af enorme Mængder af Indbo og Varer. Samtlige Forretningens Oplagsrum er tørre og udelukker ganske Beskadigelse ved Fugtighed. Samtlige Auktionslokaler er praktisk indrettede, saaledes at hvert af dem straks kan indrettes til de specielle Brug.

At »København's Auktionshal«, som begyndte sin Virksomhed 1. September 1922, vil blive ledet efter sunde og reelle Principer, derfor borger dens Direktør, Joh. Hansen, der i en Række Aar har været knyttet til Auktionsvæsenet.







# Gennem Skærsilden.

Historisk Skitse efter utrykte Kilder

af

Forfatteren Kay Larsen.

Et Hundrede og ti store Sejlere stod ned gennem Storebælt for Mærsejlskuling: En Konvoj af svært lastede Handelsskibe passerede den 24. September 1808 Korsør. Den var under Bedækning af et Linieskib, to armerede svære Skibe, tre Kutterbrigger og tre Kanonbaade, gaaet ud fra Gøteborg, og ved Romsø var endda en Fregat og en Brig stødt til for at sikre den kostbare Flaade Farten gennem Bæltet.

Der var jo danske Kapere ude, og baade paa Fyens- og Sjællandssiden lurede Kanonbaade, beskyttede af Kystbatterier, men det vilde nu være halsbrækkende at hamle op mod de Par Hundrede Kanoner, Engelsmanden havde klar til at møde Modstand med.

Min sandfærdige Krønike gælder imidlertid ikke de 110 store Sejlere og de Par Tusind Mænd, der hang i med Skibsarbejde udenfor de danske Batterier, men — én Mand i en Baad, endda en ganske lille Baad, som kom til Syne mellem Flaaden og Kysten.

Den ene Mand i den lille Baad kom uhyre langsomt nærmere. Kikkerter var rettede paa ham, og en Chalup var rede til at løbe ud og nappe den mærkelige Fremtoning, der aabenbart kom fra Fjendens Skibe. En Desertør, en Spion? En Slubbert, der var sat ud paa Havet?

Manden derude trak paa Aarerne trægt og tungt, næsten sløvt, og den lille Nøddeskal af et Fartøj vuggede op og ned og skød kun langsommeligt frem.

Inden det opklaredes i Land, hvem han var, skal jeg fortælle det. Han var Skipper. Der var ikke andre levende Væsener ombord at være Skipper for end maaske nogle engelske Fangeskibs-Lus, men han havde i al Fald været Skipper og kendt større og bedre Forhold.

Hans Navn var Ewald Bruun og han var for godt et Aar siden sejlet fra København som Fører af Skibet »Tvende Venner«, der tilhørte Købmand og Rodemester Nikolaj Mohr. Da han kom i Nærheden af den engelske Kanal, intet anende om Krigstilstanden, blev han overhalet af et engelsk Skib og taget ind til Plymouth, hvor »Tvende Venner« blev prisedømt. Bruun og hans Folk kom i »Prison«. Skib, Penge, Stilling og Frihed var tabt.

Under Fangenskabet, efter at han havde faaet tildelt Krigsfangecertificat i Januar 1808, »akkorderede« han med en Hamborg-Skipper, som tog ham med paa sin Skude, der skulde til Gøteborg og Østersøen under Konvoj. I Begyndelsen af August kom Skibet afsted sammen med talrige Koffardimænd, der gjorde Rejsen til Gøteborg kun ledsaget af en Kutterbrig; saa sikre

følte Englænderne sig paa det aabne Hav. I den svenske Havn, som dengang ogsaa af talrige Danske kaldtes Gothenborg, fik Bruun tiltusket sig den lille Baad, som han senere fik saa god Brug for, men til hans Skuffelse sluttede den store Beskyttelseseskadre sig nu til Handelsflaaden.

Den 14. September lettede den kæmpemæssige Flotille og stod ned mod Bæltet, langsomt og forsigtigt. De hurtigtsejlende Skibe maatte vente paa Efternølerne. De engelske Orlogsmænd holdt paa god Orden. Blev Signalerne ikke nøje overholdt, virkede de skarpe Skud for Boven straks, for Engelskmanden tog det ikke saa nøje med Forsigtighed i den Henseende. Traf det skarpe Skud, var det værst for Koffardimanden.

Da Konvojen den 23. September om Aftenen ankrede ved Romsø, var der et Virvar og en Tummel, saa Havfruerne maatte sig forbarme. Sejl mindskedes og strøges, Ankere fo'r ud af Klydset, Baade maatte ud for at klare dit og dat og bringe Rapporter eller rettere Forespørgsler.

Paa dette Tidspunkt var Bruun lutter Øre, og hans Tøjbylt laa rede. Hamborgeren gav ham et godt Ord med paa Vejen, og Haandslag veksledes. Baaden kom i Yandet, »Klunsen« langedes ned, og saa var Ewald Bruun igen til Søs i sit eget Fartøj. Det var ved 9-Tiden.

Naar der var faldet Ro over Konvojen, vilde Fartøjer fra de engelske Krigsskibe gaa ud paa Patruljering og se til, at alt var i Orden. Det gjaldt derfor om at benytte Tiden, at komme ud til de yderste Skibe og være klar til at smutte uden om.

Det lykkedes den sindige, støtte Sømand at komme igennem Skibrækkerne, uden at nogen fandt Anledning til at opholde ham, og han roede da afsted i Retning af Kerteminde. Vinden var ham imidlertid imod, og han maatte vende om. Ikke til Flaaden. Nej, da! Ned ad Korsør til.

Hele Natten roede han. Sprogø lokkede ikke; der kunde han nok faa Tag over Hovedet, men den engelske Gøgerede skulde han ikke ind til. Bare ro og ro! Saadan bare ro, det kunde jo enhver, og tidnok holde holde op, naar Blodet sprang af Neglene, eller Hovedet sank ned over Brystet.

Hele Natten roede han. Ved Daggry var han netop paa det Sted, Konvojen vilde passere, men han roede blot — og var hinsides Konvojens Route, da den passerede. Lidt over Klokken 7 var han midt imellem de engelske Orlogsmænd og de danske Batterier.

Ved Korsør var der foruden de almindelige Kanoner to Hundredpunds Brumbasser. Dem vid-



ste Engelskmanden Besked om, og Flaaden passerede i Afstand. Derfor kom Ewald Bruun ind. Friheden vinkede til ham fra den danske Strand, man da han kom dertil, var han blot en roende Mand, en ubarberet, dødstræt Mand i en lille Baad, en daarligt klædt, ubekendt Person!

Et Par raske Hænder greb fat i Rælingen, og inden han ret forstod det, laa hans Baad og en dansk Orlogschalup ved »Broen«. En strunk Søofficer kom netop gaaende og gav sine Ordre, og Bruun var tilfreds. Nu var han saavidt, og Besværlighedernes Tid forbi. Baaden blev lagt paa Siden af en af Kanonbaadene og hans Bylt blev langet ombord deri, men det var Ejeren aldeles ligegyldig for. Han var jo nu i gode Hænder.

Men Søofficeren! Hvad skulde han egentlig stille op med saadan en Mand, som kom ude fra Røverfjenden. I Romanerne vilde det være saaledes, at Manden blev omfavnet og græd, medens hans Kvinde, hans allerkæreste, faldt ham om Halsen og søde Børn næstefter. I Virkeligheden skulde han først nu gennem Skærsilden.

Søofficeren var god nok. At den skumle Fremmede talte Dansk, var nok til, at han fik noget at spise. Men vel var Kapt. Jean Jaques Suenson Chef for Kanonbaadene, — han var dog ikke Øverstkommanderende i Korsør. Det var Oberst v. Bassewitz. Altsaa afsted til Obersten med Manden, der knapt aabnede sin Mund, men bare var tilfreds med at være kommet hjem. Han dinglede afsted ved Kaptajn Suensons Side og tog den næste Tørn med.

Oberst v. Bassewitz hørte paa Suenson og saa paa den Fremmede, der knapt laante ham et Øjekast fra sine halvt tillukkede, søvnige Øjne. Den Sag havde Borgmesteren at tage sig af; Suenson skulde gaa med Manden til Borgmester E. Beck, som burde afholde et foreløbigt Forhør over den fremmede, utiltalende Havbisse, der vel nok talte Dansk, men dog sikkert var en vidtløftig Person. Obersten lod en Gefrejder følge med indtil videre.

Suenson stævnede med Sømanden og Gefrejderen til Borgmesteren, og i dennes Kontor blev Politiretten med ganske særdeles prisværdig Hurtighed sat allerede Kl. 8 samme Morgen!

Den stakkels Bruun sagde kun lidt, men det syntes, at hans »Udsigende« var overensstemmende med Sandheden. Hans Papirer? Ja, han havde Krigsfangecertifikatet og Adresser til et Par Styrmande i Christianssand. Desuden havde han endnu Afregningsbeviserne med Folkene paa hans Skib, men de var vel blandt hans Sager ude paa Kanonbaaden.

Ewald Bruun blev nu i Retten visiteret, d. v. s. klædt helt nøgen af. Man eftersaa ham paa Kroppen, i hans Støvler, Trøje, Bukser — overalt, men der var intet mistænkeligt at finde.

Retten »forføjede« sig med Kapt. Suenson ombord i Kanonbaaden, hvor Bruuns »Kluns« var lagt op, og hvortil den lille Gyngestue af en Baad var tøjret. Den hele Tøjbunke blev endevendt og gennemrodet. Der var Gangklæder, Linned og Køjeklæder, Søkort og Afregningsbøger og gamle Breve fra Bruuns Rheder.

Alt var i Orden. Ikke desto mindre kom Turen til Jollen; den blev kigget efter i Sammenføjningerne, under Bundbrædtet og alle Steder, hvor noget frygteligt fjendtligt listigt kunde være hængemt.

Endelig blev Retten hævet, og der udsendtes forseglede Skrivelser til Admiralitet og andre Myndigheder. Med et af disse forseglede Dokumenter sendtes Gefrejderen med Ewald Bruun til Oberst v. Bassewitz. Her afgjordes Sagen med en kort Ordre, der havde til Følge, at Gefrejderen traadte af, og Skipperen uden »Opsyn« traskede af — til Suenson for at hente sine Sager og faa Jollen ind til Broen igen.

Saaledes var den Tilbagevendendes omhyggelige Modtagelse paa det kære gamle Danmarks gæstmilde Kyst. Havde Fjenden derude ruineret ham, saa havde han da nu det Dokument at begynde forfra med hjemme i sit eget Land.

I København gik Skipper Bruun et Par Dage ørkesløs. Saa var han frisk igen, men hvad Erhvervelsen af det daglige Brød angik, da var han snart klar over, at en Sømand kun havde tre Udveje for at opnaa det: At komme ud med Kanonbaadene, at blive Havnesjover — eller at gaa til Kapers. Bruun valgte det sidste. Han havde en Del at gøre op med Engelskmanden, og styrede derfor op til Mægler Schiødt, der var i Færd med at udruste en ny Kaper. Det gik nu mere glat for Bruun, end man efter alle hans Genvordigheder skulde tro. Han blev ansat som Leder af Udrustningen og som Fører af den ret store Jagt, naar den skulde ud paa Havet.

Interessenterne i Ekspeditionen var til afsluttende Møde hos Mægler Schiødt den 20. Oktober, og den af Deltagerne, som havde de fleste Aktier, var Købmand og Rodemester Mohr, Bruuns gamle Rheder, der selv havde vist ham Vejen til Schiødt. Kaperen blev døbt »Capitain Rothe«. Den var paa 9½ Kommercelæster og fik 21 Mands Besætning.

Det var næsten en lille Orlogsmænd. Paa hver Side havde den tre Kanoner og en Svingbasse baade for og agter. Kaperbrevet blev udstedt 5. November, og den 21. førtes Mandskabet paa Rullen. Faa Dage efter løb Kaperjagten ud, og nu var det Bruun, der gæstede Engelskmanden igen, men paa en anden Maade end før.

Sammen med Kaperfører Fr. Buck fra Helsingør tog han 1809 en god Prise, »The Commerce«, der var ladet med Portvin, Olivenolie og Kork, og han tjente derved en god Skilling.

I 1810 førte Bruun den lille Kaperbaad »Holger Danske« og kort Tid efter »Postføreren« og det gik ham saa godt, at han i September samme Aar blev baade Rheder og Fører af Kaperkutteren »Jacobine«. Han havde dog ikke Held med sig i Begyndelsen af Togtet og maatte opgive Værdigheden som Rheder, men han vedblev at være Kaptajn paa Kutteren og fik 1811 endnu engang god Vind i Sejleen. Et Par Smaa skuder blev indbragt og prisedømt, saa at Rhederiet fik Dækning for Udgifterne og Mandskabet Livets Ophold og lidt til. Endelig fik han overhalet en mere



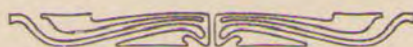
værdifuld Prise, Galeasen »Anna Dorothea« paa 65 Læster. Den blev indbragt til Kallundborg og prisedømt der.

Skibet havde helt andre Varer inde end »The Commerce«. Der var 123 store memelske Fyrrebjælker, 100 Tylter Fyrrebjælker, 30 Skok Staver, 7500 Pund Garn, som blev solgt ved Auktion i Fjordbyen den 29. Juli 1811.

Og saa slutter jeg af med dette Tidsbillede. Det var ikke alene under Verdenskrigen i dette

Aarhundrede, at vore Sømænd havde trange Kaar. Det var ikke alene i vore Dage, at danske Sømænd viste Mands Mod og Evne. Det gjorde han under Absalon og før den Tid og al den Tid, vi har haft Skuder paa Søen, *baade* under Splitflaget og under Handalsflaget.

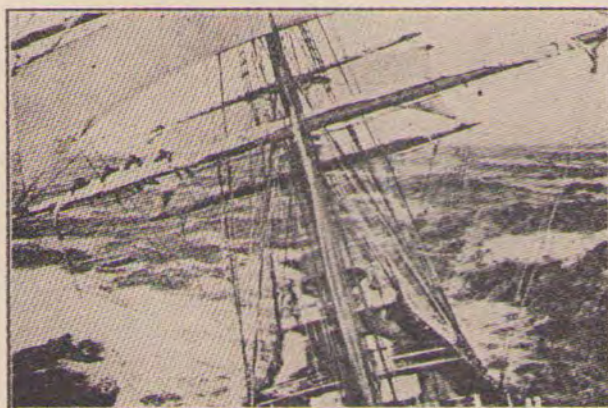
Sømandsstanden er vel den blandt vort Samfundslag, som i Tidernes Løb er kommet vanskeligst, men smukkeste gennem Skærsilden.



## ET MINDE FRA SEJLSKIBSTIDEN

af Kaptajn CARL LARSEN

Sardomene  
lænsende  
for  
Under-Mærsejl.



En Fortsættelse  
af Udrejsen  
med den  
gamle »Sardomene«.

Efter vor Ankomst til Antofagasta, skulde man tro, at vi, efter disse 4 Maaneders Ophold paa »Gyngende Grund«, var søtrætte, og længtes efter at komme i Land og strække Benene; nej! tværtimod. Vi var tilfreds med — fra vort Skib — at skue *Chiles* nøgne Bjerge og den ved deres Fod beliggende trist-udseende By. En ægte Sømands Interesser drejer sig mere om maritime Ting, om Synet af andre Skibe og lignende. En Flaade paa ca. et halvt Hundrede af Verdens smukkeste Sejlskibe var forsamlet her i Antofagasta Bay. Vor Nysgerrighed med Hensyn til disse Skibes Nationalitet beskæftigede vort Sind og gav Udslag i delte Meninger; en Nordmand lavede straks 30 pCt. af denne Flaade til Østlændinge, en Finne kendte 5 à 6 hjemmefra og saaledes havde hver Mand sin Mening. Da det jo er almindelig Kotyme i Sejlskibe kun at hejse Flaget om Søndagen, maatte vi vente med at faa Syn for Sagen til denne Dag oprandt; den oprandt med Skuffelse for de selv sikre, kun det britiske, tyske og franske Flag saas.

Der blev naturligvis ikke spildt mange Timer, førend vi havde Lægtene langs Siden, saa Losningen kunde begynde; denne blev udført af Skibets Mandskab alene, og 1. Styrmand forstod, at i Arbejdet ligger Menneskets Lykke og sparede os ikke. Søndagen havde vi dog for os selv; da vi havde mønstret paa »No shore leave« var der ikke en eneste Mand, som

paa disse Dage udtalte Længsler efter at komme i Land. Medens vi laa her, blev vi en Søndag Morgen overrasket af en pludselig opstaaende Fralandsstorm, som medbragte store Sandmasser fra Bjergene, saa vi laa indhyllet i en tæt Taage. Vi var opankret saaledes, at vi havde Boven ud mod det aabne Hav, og for at holde Skibet i denne Retning, havde vi et tredie Anker ude agter, dette Anker syntes for de fleste Skibes Vedkommende at have været for let, for da Stormen lagde sig, skuede vi et sørgeligt Kaos; de fleste Skibe havde dræppet deres Agtermoring og laa med Boven mod Land, andre laa og red paa hinandens Ankerkættinger, med det Resultat, at et stort Skib sank. Vort Skib laa ogsaa med Boven mod Land, saa vor Søndag gik med at faa vor Agtermoring hevet hjem og udlagt igen.

Endelig oprandt den Dag — 5 Uger efter vor Ankomst —, da den sidste Kurv Kokes med Union Jack plantet midt i den, gik over Siden efterfulgt af et tredobbelt Hurra. Vor Sejlordre lød paa, at vi skulde afgaa til Caleta Buena og laste Salpeter for Europa.

Et Par Dage efter Udlosningen gjorde vi klar til Letning. Det var ikke saa liden en Sag, at hive disse 3 Ankre ind med Haandspil; om hvor hurtig Bundvækst vokser paa Staal og Jern under hine Himmelstrøg, fik vi et godt Bevis paa, da vi begyndte at hive ind paa vore Kættinger; de var svulmet op til



en fabelagtig Diameter, men Synet af disse var ikke nok, foruden hørte vi en øredøvende sydende Lyd, det var Langhalsenes Dødsralen, vore Tanker henledtes straks til Skibets Bund, vi vilde næppe »Break a record« paa Hjemturen, var 3. Styrmands Bemærkning. Efter at have faaet vor Agtermoring og det ene Bovanker ombord, laa vi Natten over for et Anker og tidlig næste Morgen lettede vi og stod tilsøs. Da vi var i Juni Maaned, blæste Vinden fra Nord og vi maatte saaledes krydse de 250 miles, som Distancen er mellem disse 2 Byer. Dagen efter vor Afgang opstod en vældig SV. Dønning, hvis enorme Brydninger mod Kysten vi observerede mange miles tilsøs. Paa Vejen nordover fik vi et Glimt af Iquique, hvis Red ogsaa var pakket med en Del anselige Sejlskibe.

Efter 4 Dages Kryds, ankom vi til vort Bestemmelsessted og ogsaa her befandt sig mange Sejlskibe. Paa Grund af den svære Dønning, syntes al Losning og Lastning at være afbrudt, da ingen fra Land tog Hensyn til vore Signaler, saa vi ankrede et godt Stykke uden for den egentlige Red og ventede her, til Dønningen havde lagt sig. Og da ingen her paa disse Kanter har Brug for Ballast, benyttede vi Tiden til at læmpe saa meget af denne overbord, som var forsvarligt for Skibets Sikkerhed. 3 Dage senere blev vi af en lille stakaandet Slæbebaad slæbt nærmere ind til Byen og opankret for 3 Ankre. Her fandtes heller ingen Hjemlinger — kun Britter, Tyskere og Franskmand. Vi havde den Ære, at ligge tæt ved den notoriske tyske Bark »Placilla«, som et Par Aar i Forvejen, i 1892, gjorde Rejsen fra Europa til Valparaiso paa 58 Dage, den blev naturligvis beundret af os Unge.

Lastning af Salpeter i de Dage foregik meget langsomt, kun een Indfødt stuede Lasten, han bar disse tunge Sække, som vejede ca. 180 Kilo, hele Dagen, den samme Mand stuede hele vor Last, ca. 4000 Tons.

I Caleta Buena laa vi nærmere Land, og kunde med de blotte Øjne se alt, hvad de foretog sig i denne lille By, som kun havde en Gade, der naturligvis løb langs med den aabne Strand. Ad Bjærgskraaning bag denne Gade førte en i 3 Sektioner inddelt Kabelbane, Salpeteret fra Bjærgene ned til Byen, hvorfra det paa Kærrer, trukne af Stude, blev kørt ud paa de fra Stranden udløbende Broer.

Ved Synet af dette Liv, meldte Længslen sig efter at komme i Land alligevel hos os Unge; ved Henvendelse til 1. Styrmand, fik vi det arrangeret saaledes, at vi 3 ad Gangen fik een Dags Landlov.

Vort første Besøg efter at have faaet Terrafirma under Fødderne, gjaldt naturligvis — paa ægte Sømandsvis — et Værtshus. Ved Landing fandt vi Masser af velvillige Mennesker rede til at give os den rette Kurs; de havde generationsvis Erfaring i, hvorledes »Jack ashore« skulde behandles, naturligvis alt i Fordærvlighedens Tegn, men de fandt snart ud af, at hele vor Pengebeholdning kun beløb sig til 2 Peso pr. Mand, og dermed var Interessen for os og vort Skib afsvalet. Efter at have slukket vor Tørst i en ogsaa afsvalet Bajer, gjaldt det Bjærgene, som vi havde besluttet skulde være vort Maal paa den Dag.

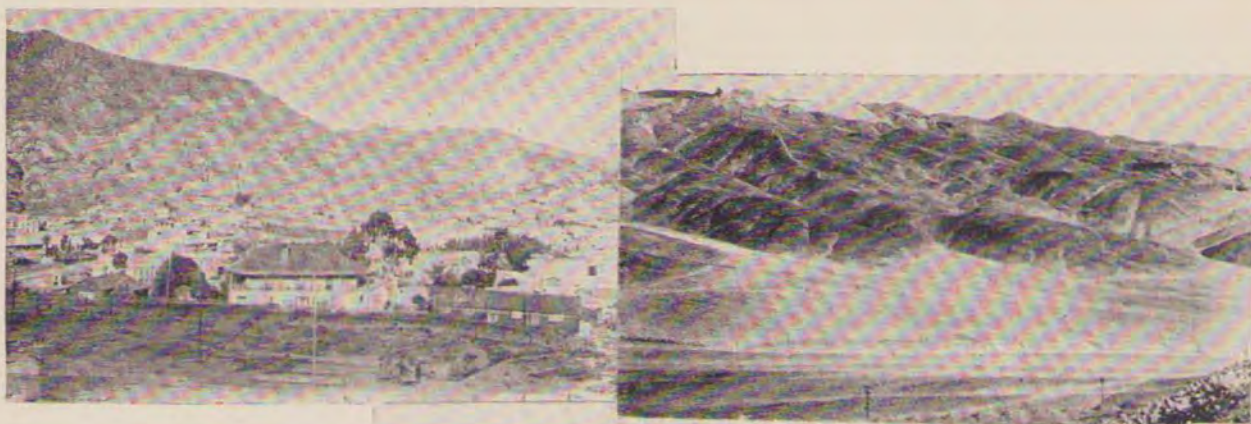
Vi fandt hurtigt Endestationen for Kabelbanen og

for nogle faa Cents fik vi Tilladelse til at køre med op i en af de tomme Vogne. Paa Bjærgtoppen, som laa ca. 3000 Fod over Havet, mødte der os et vidunderligt Syn: i Baggrunden rejste Andesbjærgenes mægtige Tinder sig, og fra det Sted, hvor vi stod, strakte der sig, saa langt Øjet kunde række, en mægtig Salpeterørken, og her var Masser af Indfødte beskæftiget med at læsse dette Stof og bringe det til Bjærgværkerne, hvor det rene Salpeter tilberedtes. Her fandtes ogsaa store Flokke af Lamaer, som her brugtes som Lastdyr. Her mødte vi en Dansker, som var beskæftiget i Bjærgværksdriften, han fortalte os mange mærkelige Ting, han kendte Chile ud og ind, havde boet i La Paz, en af de højstbeliggende Byer i Verden — 12,000 Fod over Havet —, han havde været ved Titicacasøen, som ligger i samme Højde som La Paz og fortalte os, at der paa denne Sø sejlede store Dampere. Han maa have læst Mistroens Udtryk i vore Øjne, for han inviterede os hjem til sit Hus og viste os Beviset — ovenstaaende Billede; ja, der laa virkelig en Damper, bragt op i Stykkevis og samlet paa Bredden. Da denne Dag var den eneste Fridag, vi havde under vort 6 Ugers Ophold ved denne By, kunde vi desværre ikke faa Lejlighed til at se denne vidunderlige Sø; men — udtalte vi til vor Dansker — dersom vi ad Aare skulde gense Caleta Buena, saa haabede vi paa en bedre Lejlighed.

En skønne Dag, medens vi laa her, skete det værste, som kan hænde ombord i et stort Sejlskib: vor Kok blev syg og maatte efterlades her; det var ikke saa meget hans kulinariske Kundskaber vi beundrede eller savnede — tværtimod! Han var den udueligste Kok, som nogensinde havde entret en Kabys. Nej! det var hans musikalske Begavelse vi beundrede; men ikke nok med det, han ejede Skibets eneste Musikinstrument, en Koncertine, som naturligvis fulgte ham. Saa der laa vi berøvet vor eneste Fornøjelse og maatte tage til takke med de Toner, som Vinden førte med sig fra andre Skibe.

Lastningen gik langsomt, Skibe kom og gik. En Dag havde jeg en lille Oplevelse for mig selv, jeg var beskæftiget i Lasten, da mine Kammerater pludselig kaldte mig op paa Dækket; da jeg kom op, pegede de over Skibssiden og der saa jeg en flot, lille dansk Bark komme ind Nordfra, idet den lod sit Anker falde og svingede rundt, læste vi i dens Agterende »Cimbria« af Kolding. Det var det eneste skandinaviske Skib, vi saa paa vor Rejse. Efter 5 Ugers Ophold, kunde vi begynde at se en Ende paa Lastningen og begyndte at gøre søklar. Røjlræerne kom tilvejs, Vintersejlene blev underslaaede og imedens oprandt den store Dag, da vi begyndte at hive vore Ankre hjem. Vor Chantimans: »We are homeward bound with eleven months pay«, bragte ledige Søfolk til Rælingen paa de omliggende Skibe. Næste Morgen lettede vi og satte Sejl, medens Caleta Buena's eneste lille Slæbedamper med stort Besvær fik os baksat klar af alle Forhindringer. Nu var den rette Sømandsaand over os igen. Bramsejl og Røjler gik tilvejs saa let, som en Yachtklyver. Vort første Arbejde gjaldt nu Slibets Bund, nemlig at gøre Forsøg paa at fjerne nogle af de Langhalse, som havde suget sig fast paa denne under vort 3 Maaneders stilleliggende; det kunde delvis lade sig gøre med en Slags Patentskraber, som under Skibets Fart brag-





Øverst til venstre: Le Paz i  
Bolivia. 12000 Fod over Havet.

Tilhøjre og nederst:  
Salpeter Ørkener.



tes til at vandre op og ned under Skibets Bund fra Vandlinie til Køl; at den virkelig gjorde god Nytte, beviste Skibets Køl vand, for her flød i Massevis af løsevne Langhalse. At vi gik mod barskere Klima, fik vi snart at mærke, dels paa Temperaturen og dels paa den tiltagende Kuling, som heldigvis stadig blæste fra det rette Hjørne. En Morgen havde vi en lille Oplevelse, vi observerede en Sejler komme op agter og ved Middagstid var han allerede paa Prajehold og passerede os med mindst 17 Knobs Fart; paa Bakken saa vi en Sømand vinke til os med en Kasteline, vistnok triumferende over vore 14 Knob, som vi var godt tilfreds med. Vi kendte dette Skib, han kom fra Caleta Buena og tilhørte Rederiet Bordes i Paris. Nu tiltog Vinden og gik mere vestlig og imidlertid var vor Sejlføring reduceret til 3 Undermærsejl og Fokken. Næste Morgen satte det ind med stive Snebyger og Søen rejste sig — og uagtet at Masser af Olie blev hældt ned gennem Closetterne forude, brød en Sø over Poopen og havde nær taget 2. Styrmand og Rorgængereren med sig; kort efter lød Ordren: »All hands on deck! Give up foresail!«, som næsten hele Besætningen havde et Job med at gøre fast; derefter blev alle Ræer brasede op og alle Mand beordret i luv Krydsrigning. Nu havde vor gamle Kaptajn Kommandoen, og som han stod der paa Poopen, i Søstøvler og Olietøj og barhovedet og med sine 50 Aar som Skipper bag sig, vidste vi, at vi havde en Mand, som Chef, der vidste, hvad han gjorde. Nu gav han Ordre til at dreje Skibet til Vinden, og imedens væltede Vandmasserne ind over os.

Der var ikke meget Opdrift i gamle »Sardomene«, de 4000 Tons Salpeter tyngede haardt, vi ventede hvert Øjeblik at se vort Lukaf gaa over Skibssiden. En gammel Ulk tænkte paa sit Mergelspir, som sad i Strop over Køjen; det havde fulgt ham i 40 Aar, han vilde ikke miste det for alt i Verden. Naa, det gik bedre, end vi troede. Kort efter laa vi underdrejet og kort sagt som en Svane paa Havet. Efter nogle Dage med dette Vejr, aftog Vind og Sø, og glade var vi, da Rorgængereren meddelte os, at vi styrede N.O., et Tegn paa, at vi havde passeret Kap Horn og løb ind i Atlanterhavet. Nu arbejdede vi os nordover og i Dagenes Løb fik vi Sø Passaten, som medførte den sædvanlige Rutine af Sejlskiftning og andre nødvendige Skibsarbejder. Sydkorset paa den sydlige Himmelhvælvning viste sig lavere og lavere over Horizonen og vi begyndte at kunne se Bunden af Karlsvognen, et Tegn paa, at vi nærmede os Æquator og Stillebæltet; med andre Ord Storkvasken, som vi trængte haardt til.

Kort før vi passerede Linien, vekslede vi Signaler med den 4-mastede Bark »Eudora«, som var paa Vej til San Francisco og som vi senere hørte, havde gjort denne Rejse paa lidt over 90 Dage fra England; en notorisk Rekord. Heldigvis gled vi gennem Stillebæltet uden mange Møjsommeligheder, dog med det haardt tiltrængte Regnvand i Massevis. Nu saa vi Polarstjernen komme højere og højere over Horizonen, og efter dens Retning at dømme, var vi heldig med at have en meget østlig Passat; thi vi styrede ret for den. Julen blev nu bragt paa Tale. Den



haabede vi at skulde tilbringe i vore respektive Hjem. Vi var midt i November og havde været 90 Dage i Søen og forstod, at Hjemrejsen ikke vilde brække nogen Clippers Rekord. Snart begyndte Vinden at blive variabel med Regn og Slud, i det hele taget ægte Efteraarsvejr. Vi havde nu vore bedste Sejl underslaaet, og var parat til at tage en Dyst med det uundgaaelige Uvejr paa disse Kanter.

En skønne Dag hørte vi 1. Styrmand give Ordre til at gøre Loddelinen klar, et Tegn paa, at vi ikke var langt fra Land. En Morgen saa Udkiggen en And dykke ned lige for Næsen af os og kort efter at denne Nyhed havde naaet agter, hørte vi Ordren: »Stand by to heave the lead!« ganske rigtig, vi var paa Kanalbankerne, 70 Favne Vand. Da vi kort efter indhentede en beskidt Kultramp, vidste vi, hvor vi var; den 12. December om Morgenen saa vi Scilly Øernes Fyr blinke sin Velkomsthilsen. Vi lænsede nu for en stiv S.V. Kuling med Bramsejlene faste, og ved Dagslys saa vi atter »Old England shore« og kort efter blev vi prajet af Slæbedamperen »Triton«, som laa og ventede paa Bytte; efter Røgen at dømmes, som væltede ud af hans Skorsten, havde han et Job med at følge os. Dens Skippers gentagne Raab i Megafonen om Udsigt til østlig Vind, havde

ingen Virkning paa vor Kaptajn, han kendte af Erfaring disse Havets Wampyrer, hvis Søpriser har faaet mangan en Reder til at blegne. Før Middag rundede vi Lizard, stadig med »Triton« luskende efter os; desværre fik vi her N.V. Vind, saa vi maatte give op og med Tak modtage den tilbudte Hjælp, som bragte os tilankers i Falmouth Bay efter 119 Dages Rejse. Her fik vi straks en Oplevelse. En Sejler var for udgaaende og i den genkendte vi en tysk Fuldrigger, som ankom til Caleta Buena 2 Dage førend vi afsejlede, saa den maatte have gjort en Rejkordrejse; den fik de traditionelle 3 Cheers, som prompt blev besvaret. Allerede næste Dag fik vi vor Ordre, som lød paa Rotterlam, og da Vinden stadig var os gunstig, var vi snart under Sejl igen, og denne korte Rejse var vor eneste Rekord, vi gjorde den nemlig paa 36 Timer, medens vor Tysker, som ogsaa skulde til Rotterdam gjorde den paa 27. Efter at have dokket vort Skib, som skete ved Nattetid, kom 1. Styrmand forud og takkede os for Rejsen og samtidig meddelte os, at vi vilde blive afmønstrede næste Morgen Kl. 9 paa det engelske Konsulat og dermed afsluttede en Rejse, som havde gjort os alle 11 Maaneder rigere paa Erfaring.

C. L.

Fra Titicaca-Søen, 12,000 Fod over Havets Overflade. Paa Søen ses en virkelig Damper. Ruinerne i Forgrunden er fra Inkaernes Tid.



#### De dyre danske Havnepenge. — »Fairplay« om Spørgsmaalet København og Hamborg.

Det engelske Skibsfartsblad »Fairplay« beskæftiger sig indgaaende med det herhjemme stærkt debatterede Spørgsmaal om at søge Omladningen i Hamborg af Varer til Danmark begrænset mest muligt, saaledes at Varerne i Stedet føres direkte til dansk Havn.

»Fairplay« siger herom bl. a., at selv om Hamborg paa Grund af sin fortrinlige og hyppige Forbindelse med oversøiske Lande, der er de regelmæssige Ruter paa Danmark overlegen, har formaaet at drage en stor Del af den danske Trafik til sig, er dette dog ikke den afgørende Grund for den nuværende Tingenes Tilstand. Hovedsagen til Hamborgs Overlegenhed som Transithavn for danske Varer maa søges i Fragtraterne. De danske Provinshavne, af hvilke henvend en Snes benyttes som Anløbshavne for ocean-gaaende Dampere, skønt en Oel af dem paa Grund af deres Beliggenhed og Indløbsforhold er uegnede dertil trods al stedfunden Modernisering, er nemlig meget dyre at anløbe som Følge af de høje Afgifter. Det Faktum, at Dampere, som er sluttede med oKrn og

Foderstoffer til København, maa anløbe 3, 4 til 5 Provinshavne for at losse Partladninger, fordyrer Fragten for hele Ladningen meget betydeligt, da de høje Ekstraomkostninger jo maa dækkes. Dette er Grunden til, at det i mange Tilfælde er billigere at tage Varerne over Hamborg, idet Omladnings-Omkostningerne ofte mere end dækkes ved den store Forskel mellem Fragtraten til Hamborg og til et Antal danske Havne. Denne Vanskelighed vilde imidlertid i det væsentlige kunne overvindes, hvis Trafikken kunde indskrænkes til to eller tre danske Havne som København, Aarhus og Aalborg, saaledes at Varerne derfra fordeltes til de øvrige Havne, idet Omkostningerne fra en dansk Havn til en anden vilde være mindre end fra Hamborg til danske Havne.

Det er blevet sagt, udtaler Bladet sluttelig, at det staar i dansk Skibsfarts Magt at ændre den nuværende Tingenes Tilstand, men Skibsfarten kan intet udrette i denne Sag. Det afhænger af Købmændene i de forskellige Havne, om den danske Import skal gaa direkte til danske Havne, eller om Hamborg vedblivende skal inkassere Fordelene ved »the harbour confusion in Denmark«.



Af  
„Hermods“  
Besætning.



Portræter  
af  
nogle af de  
forulykkede.



Fyrbøder Knud Jørgen Oluf Nielsen. Lemper Melff Ferdando Alexander Rasmussen.



Styrmand Niels Marius Berg.



Letmatros Aage Pedersen.



Maskinmester Knud Helge Hansen.



Matros Axel Christian Larsen.



Hovmester Jens Marius Nielsen.



Messedreng Carlo Henry Hansen.

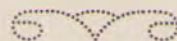




Knud Andersen:

# Brænding

Gyldendalske Boghandel.



Atter har *Knud Andersen* udsendt en Sø-Roman, BRÆNDING, og atter har han fæstnet nye Laurbær til de allerede vundne. Nyt Land er lagt under Plov, eller rettere nye Have har han sejlet paa. Ikke Verdenshavene alene, thi dér har Knud Andersen været helbefaren siden sin Ungdom, og hans Skildringer af Livet her staar Maal med det bedste i Udlandet, men mod det store ukendte, aldrig udforskede Hav af Følelser i vort Indre har han denne gang sat sin Kurs. Knud Andersens *Ture Vester* er Typen paa en dansk Dreng, der gaar til Søs, drevet af Aartusindernes nedarvede, dragende Længsel, og Knud Andersen har sit rige Fond af Oplevelser i Langfart med Vindjammere at øse af. Ogsaa Hjemlandets Skibsfart, de mindre Sejlskibe og Dampsejladskender han og skildrer med indgaaende Kendskab og dyb Menneskefølelse, men hans Indsats den gang griber ogsaa dybere, maaske til Kærnen i hele Spørgsmaalet — Længslen mellem Mand og Hustru — dem, de lange Farter i Aarevis holder adskilt. Dette Baand mellem »hem derude« og »dem derhjemme«, paa een Gang stærkere end alt og dog usynligt i sit Væsen, dette Silkespind med en Jernkættings Styrke, det er jo det, som er Livsnerven for den danske Sømand, naar han stævner ud over Verdenshavene. Vel har den danske Sømand Slægternes Tradition i sig, men Slægternes Moder, den danske Sømandshustru, hende er det, vi skylder Tak for, hvad Sømanden er for Danmark. Det er hendes Kamp med den knugende Ensomhed og Forladthedsfølelse, med Sorger og Modgang, Kampen mellem Mandens vilde Arbejdstrods, modige Sømandsfærd og Kvindens Forsagelse og Tro, som præger denne Bog. En gribende Bog, som burde findes i Hjemmet hos hver en, som har Føling med dansk Skibsfart og bøjer sig i Ærbødighed og Beundring for danske Sømands Indsats paa hvilken Post ombord, de saa end befinder sig.

Et Monument for den danske Sømandshustru.

C. B.

Hosstaaende er med Forfatterens Tilladelse givet et Par Brudstykker af Indledningskapitlerne i »BRÆNDING«:

Naar Nordsøen Sommerdage mumlede ved Havstokken som en gammel Langfarer, der taler med sig selv om sin bevægede Ungdom, glemte Ture tidt sin Leg og lyttede.

Lyttede til Hav og Vejr. —

Gennem Naboerne havde Ture hørt om sin Far; spredte og knappe Bemærkninger, som hovedsagelig hentydede til Fisker Vesters Deltagelse i Bjærgningen af en fransk Sejlers Besætning.

Nogen sammenhængende Beretning om den Bedrift, der havde gjort hans Mor til Enke, fik Ture aldrig; men de faa Ord slog Rod i hans Sind og fik ham til at længes efter at faa mere at vide.

Hans Henvendelser til Moderen frugtede ikke. Hun tog ham blot ind til sig og strøg ham over Haaret. »Lille Ture,« sagde hun. »Naar du bliver stor nok til at forstaa. — For jeg forstaaer det knapt selv.« —

Da kom Vinden ham til Hjælp. Først havde den ikke vilde fortælle, eller maaske kunde den ikke. Det var vel derfor, den sukkede saadan rundt Husets sydvestlige Hjørne. Det var maaske Vindens Hjertesorg, at den ikke kunde finde Ord for alt det, der bevægede den; thi det er en Hjertesorg ikke at kunne det. — — —

Men da Ture blev seks Aar begyndte den at tale. Da hørte han, hvordan Faderens Stemme havde lydt den Foraarsnat, han samlede nogle unge Fiskere og overtalte dem til at gaa med ud til Vraget af den franske Sejler paa anden Revle og frelse Mandskabet, hvis Nødskrig kunde høres helt ind bag Klitterne.

Da hørte Ture, hvordan Faderens Stemme havde lydt, da han rev sig løs fra sin Hustru, satte Ryggen til Bæk og tog og tillige med fire uforfærdede rendte den ud i Brændingens Helvede, mens hun knælede paa Stranden og bad — bare bad og bad — bleg som Skummet i Havstokken, til de førte hende hjem, mens Stormen overdøvede hendes Skrig under Veerne.

Da hørte han, at de ikke havde kunnet borde Vraget for Dæklastens Planker, som laa og drev i Læ, men havde maattet sætte Ankeret langt ude til Luvart, at de Gang paa Gang var drevet af, til Faderen omsider var gaaet i Søen med en Fiskeline om Livet og havde bordet Vraget over læ Laaring. — — —



Da hørte han, hvordan Besætningen var blevet halet frelst gennem Søen ud til Baaden een efter een, til et hushøjt Braad rendte over Vraget og kæntrede det. —

Og Vinden fortalte, at de omsider havde kappet Linen, havde stukket Ankeret fra sig og var løbet ind.

Nogle Dage efter havde de fundet en Strandvasker langt nord paa. Han var nøgen, Skindet var slidt af Knæene, og de lasede Fingre vidnede om Fisker Vesters sidste Kamp for Livet mod Suget i Havstokken. — — —

Ture vænnede sig efterhaanden til at betragte Vinden som sin Far, og naar han om Aftenen laa i sin Seng og lyttede til dens fortrolige Hvisken rundt Huset og dens vederhæftige Tale ved det sydvestlige Hjørne, naar Vejret var haardt, voksede Modet i hans Sind og fik Pulsen til at banke som under Feber.

Undertiden jamrede Nattevinden i Skorstenen som Mennesker i Dødsangst. Da troede Ture, der stod Vrag paa Kysten. Han rejste sig op i Sengen og stirrede ud i Mørket, mens Huset skælvede under Bygernes barske Kommando. Da syntes han, at Faderen med Eder og Bønner overtalte Fiskerne til at gaa ud og frelse de franske Søfolk endnu en Gang — endnu en Gang. —

Da længtes lille Ture efter sin Far, længtes efter at blive stor nok til at gøre hans forvovne Bedrift efter.

Men naar det var Vindstille, græd han sig tidt i Søvn. Han tænkte, at den sidste Brise var rejst langt ind over mærkelige Lande og maatte dø alene i en fjern og fremmed Egn, dø af Længsel efter Havet. —

Naar en Sømand kom hjem fra Langfart, blev der Liv paa Kysten. Saa spillede han Harmonika og stppede i Høkerens Butik, til det røg fra Naadder og Stød. — Det lærte man i Yankeeefarten. — Eller han sang paa et Sprog, ingen Djævel kunde forstaa, fordi det var engelsk, men som lød saa sørgeligt, at Høkerens Stuepige fik Taarer i Øjnene og bad ham holde op.

Saa ødsledes der med Penge. Ingen smalle Steder hverken med Hensyn til Sukkergodt eller Kridtpiber og Pladetobak. Det gik an at læne sig mod Disken og tage en Røg. En Rulle Tovværk eller en Tobaksballe havde ganske vist sømmet sig bedre til Støtte. — Men »alright« eller »well«. — Det brugtes ogsaa en Del til Søs, og sikke gruelige Eder de brugte. — Det var nu svært at ryge Pladetobak. — Men det var ogsaa mest de rigtig gamle Langfarere, der havde været syv Gange rundt Hornet og to Gange til Orlogs, der brugte det, saa det gjorde intenting, om man ikke kunde straks. —

Der var noget ved at løbe til Høkeren i den Tid; men som oftest varede det kun faa Dage, saa var Langfareren væk efter en forskrækkelig Brænnert med Slagsmaal og alting, og tidt hørte man aldrig mere fra ham. Da blev der saa underligt stille om hans Navn, og der blev sagt, at det var bedst ikke at spørge hans Gamle ud om ham. —

Han var vel druknet eller havde gjort noget galt der ude i Verden, hvor det tidt gik vildt til. — — —

Høkerens Stuepige græd, og Sognet maatte betale. —

»Bethania« havde Ballasten inde, da Ture kom om Bord. Samme Dag mønstrede han som Dæksdreng, og den følgende Morgen ved Daggry hev de Trosserne ind, satte Sejl, klarede op overalt og stod Fjorden ud for en sydlig Brise.

Ture var ved godt Mod. Han havde læst de to første Kapitler af Bibelen for at være i Forhaand. Matrosen, Oscar, og Letmatroserne Ejvind og Erik, havde moret sig over ham; men han havde holdt sit Løfte og let med.

Han og Oscar kom paa Skipperens Vagt, Letmatroserne paa Styrmandens.

Oscar bandede som et ildsprudende Bjerg paa, at det var en uretfærdig Fordeling. Ture følte sig tynget af Skyld og prøvede at gøre sig saa nyttig som mulig for at formilde ham. Det lykkedes imidlertid ikke, og han maatte nøjes med at haabe, at han ved Flid og Paagaahed kunde vinde hans Venkab med Tiden og lære det mest mulige af ham. Matrosen stod for Ture som Indbegrebet af Dygtighed og Retsind.

Den første Dag var Vejret fint og Vinden rum. Ture fik Lov at styre under Skipperens Vejledning og rostes, fordi han kunde Kompasregerne baade med og mod Solen og kendte Sejlene.

Den følgende Aften i Skumringen skærpede de Ræerne, halede Buglinien og stod Skagen ud for Bagbords Halse med frisk sydvestlig Kuling og Skrubregn. —

Ture stod agterude og saa ind imod Skagens Fyr, der flækkede Mørket med sine Lynhug. Der blev sejlet haardt. Oscar havde betroet ham, at Skipperen var den mest djævelske Sejlfører paa Nordsøen, saa hvis han ikke snart kunde gøre Gavn for en Letmatros, kunde han lige saa godt springe over Bord. —

Kuling og Sø tog til. »Bethania« krængede som en Jolle, og Tures Mod sank. — Ejen Ting var at løbe hjemme paa Stranden, naar Havet stod graagrønt med snehvid Brænding over Revlerne; en anden Ting at møde det med bare Næver en brandsort Forarsnat i et fremmed Skib med stivhalet Bugline og Skøder, totte som Violinstreng.

Paany og paany rendte »Bethania« Boven i og lod Søen flamme i Skæret fra Bagbords Lanterne, angribe Stagfokken med en Gnistregn og fyge ud i Mulmet.

Ture syntes, Vagten var endeløs, og da Skipperen spurgte, om han kunde styre Bidevind, erfarede han til sin Forundring, at Klokkeren kun var ti.

»Jeg vil gerne prøve«, svarede han; »men jeg tør ikke love for, at jeg kan holde Kurs.«

Den Gamle lo, da Ture tog Rattet og begyndte at stirre paa Kompassrosen, der nikkede genkendende fra Nathuset i Agterkant af Hytten. Det var et fredssommeligt Kompas. Rosen balancerede saa trygt under Nathuslampens søvnige Lys. Der laa et lille Smil over dens skikkelige, runde Ansigt; men Ture forstod ikke, at det fortalte, den havde Frivagt, naar der styredes Bidevind. Han ønskede blot, at han var kvart saa fortrolig med Bidevindssejlads som Kompasset. O, han vilde gerne læse hele første Mosebog paa Søndag, hvis det kunde hjælpe ham at styre ordentligt i Nat bare i Nat.

»Ja, det ka'tte nytte og staa og glo paa det for-drukne Kompas,« formanede Oscar henne fra Mørket. »Se til Vejrs og lugt til Vinden og brug dine



Øren. Gaffeltopsejlet skal leve hele Tiden. Bliver det for livligt, giver du den bare en Knag ad Læen til, og bliver det for dødt, luver du lidt. Vi styrer Bidevind, forstaar du.»

Ture trak Sydvesten ned over venstre Øre og skævede til Vejrs mod Regnen. Han kunde ikke høre, om Gaffeltopsejlet var levende eller dødt, og hvordan han skulde faa Liv i det, hvis det døde, forstod han ikke. Han skrævede lidt, snøftede og tog fastere om Ratknagerne, og et Øjeblik gik alt godt, til en advarende Blafren til Vejrs forkyndte, at noget var galt. Befippet lagde han Roret lidt ned, saa Storbommen tog en Vals med Støttalje og Bomdirk. — Et Øjeblik efter naaede Raasejlenes Buldren ham. — I næste Nu tog Rattet Røvs, og Ture tumlede hovedkulds over Akselen, hvor Oscar slog en Klo i ham og med den anden fik Rattet standset og Roret lagt op.

Skipperen dukkede op fra Hytten. »Hvad? — Vil du have Riggen smidt ud af hende,« snærrede han. »Du kan ikke styre i Nat. Spring hellere ned og bjærg den Admiral, som ligger og rovser i Læ.«

Ture famlede sig forstumlet ned paa Stordækket. Han kunde ikke se en Haand for sig, men var glad for at vide, hvad en Admiral var, da han krøb langs luv Skanseklædning, til han antog at være midtskibs. Der holdt han sig fast et Øjeblik, mens mange Tanker krydsede hans Hjerne. »Bethania« rendte stønende gennem Mørket under tyve Graders Krængning, mens Skagerak hvert Øjeblik røg ind. Vandet strømmede ned ad hans Bryst og Ryg. Her var ikke megen Brug for Tanker, men for Handling, og Hav og Vejr satte Tempoet.

Med venstre Haand om en Kufnagle og den højre knyttet mod Brystet begyndte han paa Fadervor; men allerede ved tredje Bøn blev han dristig, slap Taget og gled ned i Mørket mod Storlugen i Tillid til, at Englene vilde staa ham bi.

I næste Nu smed Skonnertbriggen Lønningen under fra Svineryggen til Halvdækket. Ture tumlede over den lave Luge og begravedes af Søen i Læ. Sikker paa at være over Bord greb han i Rædsel for sig, fik fat i Røjlaldet med et Greb for Livet og holdt rast, til en sejt Genstand tørnede ham. Han slog Armen om den. — Det var Admiralen. — Den var paa Rejse agterud og havde Naturkræfterne paa sit Parti; men Ture havde Englene paa sit og slap ikke. Desuden havde det mangedoblet hans Mod at blive alvorlig gennemblødt, og nu — —

Da «Bethania» næste Gang lod Pyntenetstokken

Næste  
Auktion:

1. November.



**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL**  
A/S  
GL. KONGEVEJ 3 · TELEF. 12.017

*Store, centraltbeliggende  
og elegante Auktionssale  
for Afholdelse af:*

**Indbo Auktion**  
**Kunst** ”  
**Varer** ”

*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering  
Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Af-  
regning straks efter Auktionen*

springe sprøjtende gennem en af Skageraks »Graaskæg« og hev Hækjollen mod Himlen, famlede Ture sig hen til Ankerspillet, hvor han fortøjede sit Bytte til den læ Beding med et Utal af ureglementerede Knuder og Stik.

Efter en inderlig Takkebøn gav han Slagpøsen et Spark med sin nye Træskostøvle. — Saadan en Kattens —, ja. Nu kunde den jo bare komme an. —

Lidt efter stod han paa Halvdækket og hældte Vandet af Støvlerne, før han med skrævende Ben indtog sin gamle Plads i Læ. Han havde faaet sin Daab i Skagerak under stiv sydvestlig Højmesse og var blevet indviet til Samfund med Vejr og Hav. — — —

»Den vager godt,« sagde Ture med glad Stolthed, da de fik Frivagt og kom ned i Lukafet.

»Vager,« vrængede Oscar. »Tror du, det er en gammel Kragejolle, du er kommet til Søs med?«

»Næ-æ — —. Gu' — vist gør jeg ej,« stammede Ture; men Eden fik det til at gibbe i ham.

Det var nok bedst at tage et ekstra Kapitel i Bibelen.

Et af de korte i Jobs Bog kunde vel nok opveje et »Gu'«.

## LAVTRYKS - DAMPTURBINER

### SYSTEM BAUER-WACH

INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG

**STOR KULBESPARELSE** ELLER **KRAFTFORØGELSE**

FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE

AKTIESELSKABET **ATLAS** KØBENHAVN L.



**Biscuitfabriken „NORDEN”** KØBENHAVN F.  
T.f. Godthaab 4. Grundlagt 1879.

en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER  
Landets ældste Biscuitfabrik

**Kolding Skibsværft, Kolding.** (Indehaver: V. Krag-Christensen)

Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.

Tlf. 850 & 851. Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«. Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE

**NECKELMANN & HANSEN**

TELGR.-ADR.: SHIPPING TLF. 166-1727  
KOLDING

**GEORG C. MØLLERS EFT.**  
JENSEN & LARSEN

Skibssmede & Maskinværksted.  
Telf. 107. KOLDING Telf. 107.

**HENRY FISKER & Co.**

(R. RASMUSSENS EFTF.)  
HAVNEPLADSEN KOLDING TELEFON 208  
Største Lager af al Skibsproviant.  
(Saavel fortoldet som ufortoldet.)

**H. DAUGAARD, KOLDING**  
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.

AGENT FOR D. F. D. S.  
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

**VIKINGEN ER DEN BEDSTE**  
**VEJVISER I PROVINSHAVNENE**

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**

ved ANDERS JENSEN  
NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDIL 500 T. Egenv.

**K. ALBERTSENS SEJLMAGERI**

HAVNEGADE 46 ODENSE

**Kedelrensning**

Rustbankning  
Ældst, bedst og billigst!  
Det danske mekaniske Dampkedelrensningsselskab  
Nyhavn 57 - Tlf. 5241 - Kbhvn.



En Kongres. — Internationalt Transportforsikringsforbund holder Kongres. — Forbundet tæller 234 Medlemmer. — Danmark staar næsthøjest.

Den store Sammenslutning Internationaler Transport-Versicherungs-Verband, der omfatter Søassurandører i 26 forskellige Lande, afholdt for kort Tid siden sin aarlige Kongres. Den fandt Sted i Venedig denne Gang og varede 2 Dage, den 26. og 27. Septbr.

Aarsberetningen foreligger allerede nu og medde-  
ler blandt andet, at Verband nu ialt tæller 234 Med-  
lemmer. Tyskland staar højest med 60 Medlemmer,  
derefter følger Danmark som Nr. 2 med 19 Medlem-  
mer, England med 16, Sverige med 14, Norge med 13  
etc. Udenfor Europa møder U. S. A. med 2 Medlem-  
mer og Argentina med 1 Medlem — alle de øvrige  
deltagende Lande er europæiske.

**KAKERLAKKER**

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT  
MED VERDENS BEDSTE  
UDRYDDELSESMIDDEL

**E. LINDBERG**

Desinfektor  
FREDENSGADE 20<sup>1</sup> - KØBENHAVN N.  
TLF. NORA 7634.



Køb E L K  
til Udryd-  
delse af  
Væggetøj





# BALTICA

Aktiekapital: 17 Millioner Kroner.

Dansk  
Forsikring.

Hovedkontor:  
BREDGADE 42

København K.

Telf. 40 58

Telegramadresse: BALTASSU



## KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

### KUL OG COKES IMPORT

Aarsberetningen udtaler imidlertid, at ogsaa japan-  
ske Søassurandører er ved at blive opmærksomme  
paa Verband, saaledes at Foreningen forhabentlig  
udvider sig fra at være en overvejende europæisk  
Institution til at blive en verdensomspændende Sam-  
menslutning.

*Hermods Forlis.*

Det var i de første Dage af Oktober efter den haar-  
de Efteraarsstorm, at Tankerne uroligt kredsede om  
Dampere »Hermod« og dens Besætning. »Hermod«  
havde lastet Erts i Gøteborg og var paa Vej ned langs  
den jydsk Vestkyst, da Kaldesignalerne fortalte, at  
den befandt sig i Havsnød med Lugerne slaaet ind.  
Dampere »Christiansborg« og flere tilbød Hjælp,

## JACOB MARSTRANDS BAGERIER

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

## TOUGVÆRK

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER <sup>1/5</sup>

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

## BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!

Leveres i alle Styrkegrader fra: **Dansk Svovlsyre & Superphosphat-Fabrik.**

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.



# ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen  
Eldste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## 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

VIKINGEN ER DEN BEDSTE  
VEJVISER I PROVINSHAVNENE

## 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. —

## PAGH & QVIST-PEDERSEN

SKIBSMÆGLERE

ESBJERG

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

## J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S

KUL- & COKE-IMPORT  
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718  
STATSTELEFON 70  
ESBJERG

## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:  
UTZON

## A/S MAJOR WRIGHT & Co.

HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING

Telegr.-Adresse: Flydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

men »Hermod«s Fører afslog paa dette Tidspunkt Hjælp, idet han dog anmodede om at man vilde holde sig i Nærheden. Senere hørte man intet til Skibet.

Nu er de mørke Anelser sket Fyldest, Baadene fra Skibet og flere af de omkomne er drevet i Land paa Kysten.

Sorgens Budskab er kommet til mange danske Hjem og vor dybeste Medfølelse vil følge det.

Danske omkomne Søfolk, nu i Aar fra tre danske Dampere, og talrige Fiskefartøjer, det er Sømandsstandens ærefulde og triste Tribut til Danmarks Erhvervsliv.

Vel er det Sømandens Lod at tage sin Tørn ombord

— men det er Landets Pligt at ære disse Gutter.

Hvert Forlis, som kræver Menneskeliv, er en Nationalulykke — og ved danske Sømands Baare, hos dem, som jordes i Danmarks Jord, burde Repræsentanter for Offentligheden bevidne de efterladne, at disse Søfolk var Danmarks Sønner paa den mest udsatte og mest hæderfulde Post!

Red.

To Begravelser fra »Hermod«. — Førstestyrmand Berg og Hovmester Nielsen.

Atter er to Ofre fra »Hermod«s Forlis blevet begravet, Førstestyrmand Berg og Hovmester J. M. Nielsen.



## THORNYCROFT

Baadmotor, Stationære Motorer, Lastautomobiler.

Generalagenter for Sydsandinavien:

**RODKJÆR & TVEDE**

Toldbodvej 5 — København K.

Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht»

Lager af Reservedele.

AMALIEGADE 33 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.

Overlæger: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe. 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- ell. Forlistilfælde. 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde. 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Styrmænd Berg blev forleden begravet paa Nordby Kirkegaard under stor Deltagelse. Der var signerede Kranse fra C. K. Hansen og Marineministeriet. Navigationsskolens Fane og en Fane fra Fanøforeningen i Esbjerg paraderede ved Baaren. —

Hovmester Nielsen begravdes Dagen efter fra det store Kapel paa Vestre Kirkegaard. Ogsaa her var der signerede Kranse fra C. K. Hansen og Marineministeriet; men desuden ogsaa fra Sø-Restaurantør-Foreningen, fra Besætningen om Bord i »Martin Goldschmidt» og fra Beboerne i Ahlmannsgade 6, hvor Hovmesteren i mange Aar har haft sit Hjem.

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobiler, 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.

## Omtal „VIKINGEN“ naar De henvender Dem til Kunden

Pastor Grue fra Brorsonskirken holdt en enkel og smuk Tale, hvorefter Kolleger til den Afdøde bar Kisten ud til Graven.

»Inga« indkommet med Maskinhavari.

Holm & Wonsilds Dampner »Inga« er indkommen her i Havnen med ret alvorlig Maskinskade, idet dens Fødepumper var i Uorden.

Skibet gik straks ind til B. & W. for at faa Skaden udbedret. Det var paa Vej fra Wasa til Zaandam med en Last Træ.

## „Den flydende Udstilling“.

»Den flydende Udstilling«, installeret ombord i den smukke Dampner »Prins Hamlet«, vendte efter endt Togt tilbage til København i Midten af Oktober Maaned.

Skibet har paa sit første Togt været besøgt af over 100,000 Mennesker i danske Provinsbyer, det maa derfor siges at have været en vellykket Idé, Hr. Skibs-

reder Hans Pefersen »Baltica-Værftets« har lanceret ved at sende Skibet ud med Propaganda for danske Fabrikata.

De praktiske Stands og det hyggelige Café-Interiør viser tilfulde, hvilken betydelig Indsats her er gjort.

Forhaabentlig lægger man ud paany til næste Aar.

»Prins Hamlet«, den smukke Turistdamper med den flydende Udstilling, er ingen ringere end den gamle Kusan, som i fordums Dage har pløjet Atlanterhavets og Middelhavets blaa Bølger.



## DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

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

København K.



# DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af  
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELGR.-ADR. PETROLEUM

## G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Str. 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR  
KOMPASH/ÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

København.

Telegr.-Adr: Sølysfabr.

Grundlagt 1842.

## 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>11</sup>. - København K. - Telf. Byen 6600.

ENHVER SØGUT VED, AT



ER DET BEDSTE OLJETØJ

Guldmedaille Skandinavisk Fiskerlustilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 - Amager 3231.

Telf. Holrup 1619  
Værft. Danielsen  
Øbro 4198  
Kirsteinsgade Nr. 7

## HERSKIND & WOLFF

P. Martinussen

Telefon  
Kontor 8712  
Amaliegade 41

Mekanisk Rensning af alle Slags Dampkedler samt  
mekanisk Rustbankning.

**Salg af Nutidens bedste elektriske Kedel-  
rensnings- og Rustbankningsmaskiner.**

Brug Kedelrensningsbriketten

„REN SO“

er syrefri og renser ufejlbarligt.

## K - Y - OG M - V -

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE „ KALKBRÆNDERIHAVN



**Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer**

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

## Forhyringsagenter

København.

Poul F. Jepsen.

Nyhavn 23 - Tlf. Cent. 1330. Privat: Hellerup 243.

## Køleanlæg til Skibet!

**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  
Brintvæske. 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

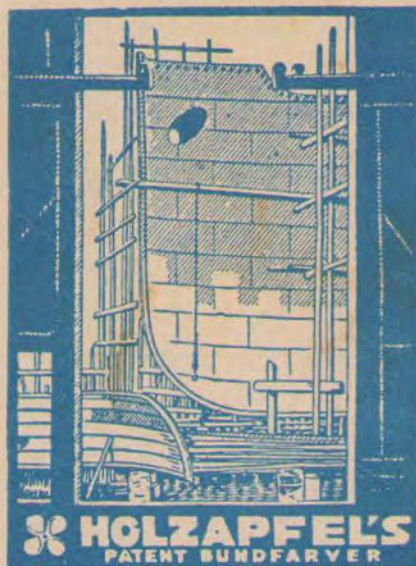
J. INGVARSEN

KATTESUNDET 4

TELEFON 12626

KØBENHAVN B.

## DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA



DANSK GÆR-CENTRAL  
TØRGÆR



M/S Museet for Søfart  
Maritime Museum of Denmark  
Biblioteket

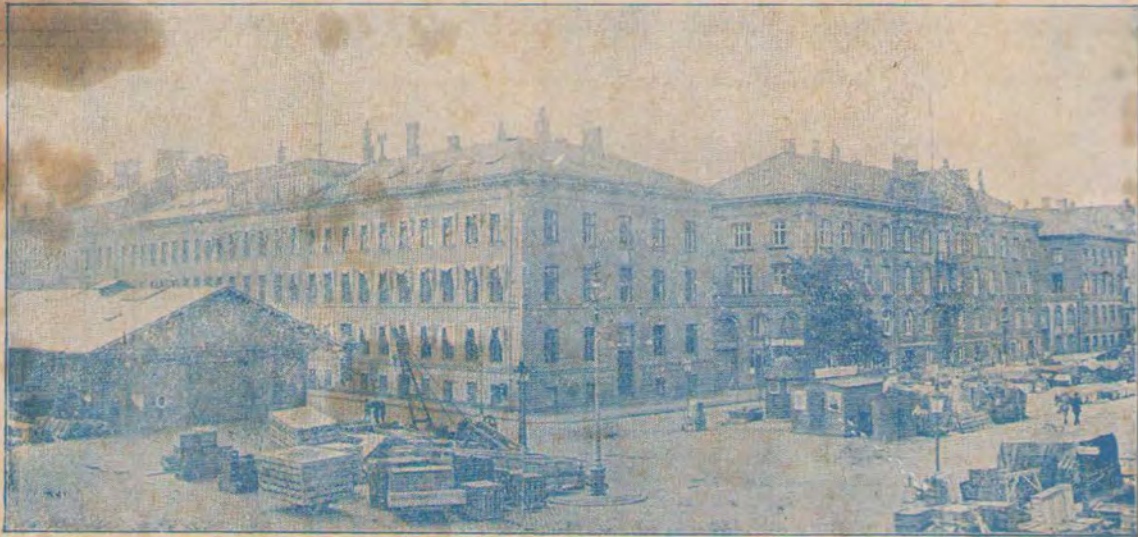


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



# JUL

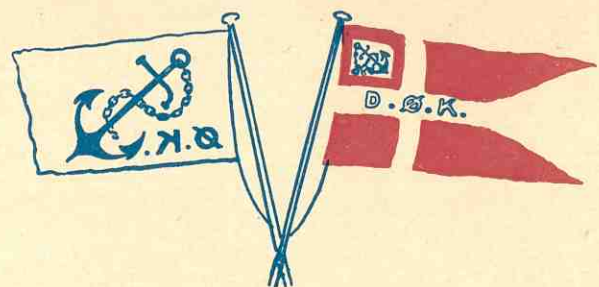
# PAA HAVET



VIKINGEN  
DECEMBER 1927. 4 AARG.  
50 ØRE.

CHRISTIAN BOGO





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, Johannesburg og Cape Town.

*Regelmæssig Rute fart*

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

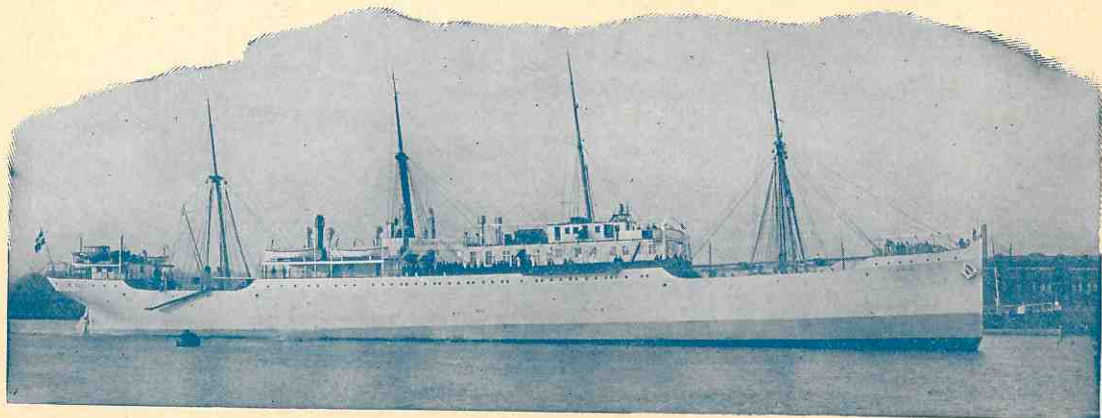
*Import til Europa*

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 HOVEDKONTOR, HOLBERGSGADE 2, KØBENHAVN K.



Skibsprovantering

# JENS WITH

Frilager Nr. 55

Kontor og Lager: Lille Strandstræde 18. 19, NYHAVN 19. Telefon Central 5349-7215 og Øbro 6846.

## 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

## MARIUS NIELSEN & SØN

KALVEBOD BRYGGE 4 SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE

KØBENHAVN

## H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8



Sejldugslager.

Sejl, Flag og Presenninger,

Telefon Byen 4326.

## LARSEN & SELDING

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ARDELTWERKE: ELEKTRISKE KRANER, DAMPKRANER

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR

ALLE

INDUSTRIER

WEINBRENNER: KANALKEDLER

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

WHITE'S OLIEFYRING

F. SCHÜLE: HEJSESPIL-SLAGTERIMATERIEL

ST. KONGENSGADE 94, KØBENHAVN K. — TLF. CENTRAL 5410

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 d'Herrers Høising og Grimm, Riga, Libau, Windau.



## KAKERLAKKER

OG

## VÆGGETØJ

UDRYDDES MED GARANTI

INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI

TLF. V. 4925 & 8894

VESTERBROGADE 139



## FEUERHAND

KOLD-LUFT MODEL

Enestaaende Lysstyrke og Stormsikkerhed.

Repræsentanter:

## F. Bloch's Eftf.

Stampesgade 5, København V.

Telefon 13.562

Brug kun  
**HEMPELS**  
PATENT  
FARVER



## JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200  
Statstelefon 2

**AALBORG**

Telegr.-Adresse:  
"UTZON"



**LAVTRYKS - DAMPTURBINER**  
**SYSTEM BAUER-WACH**  
 INDBYGGES I NYE ELLER ÆLDRE SKIBSMASKINANLÆG  
**STOR KULBESPARELSE ELLER KRAFTFORØGELSE**  
 FABRIKATIONSRET I DANMARK OG NORGE  
**AKTIESELSKABET ATLAS KØBENHAVN L.**

**Biscuitfabriken „NORDEN“** KØBENHAVN F.  
 Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.  
 on gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER  
 Landets ældste Biscuitfabrik

**Kolding Skibsværft, Kolding.** (Indehaver: V. Krag-Christensen)  
 Flydedok for Skibe indtil 600 Tons Egenvægt. — Nybygninger af Træskibe.  
 Nybygninger og Reparationer af saavel Staal- som Træskibe.  
 Tlf. 850 & 851. Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«. Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE  
**NECKELMANN & HANSEN**  
 TELGR.-ADR.: SHIPPING TLF. 166-1727  
**KOLDING**

**GEORG C. MØLLERS EFT.**  
 JENSEN & LARSEN  
 Skibssmede & Maskinværksted.  
 Telf. 107. **KOLDING** Telf. 107.

**HENRY FISKER & Co.**  
 (R. RASMUSSENS EFTF.)  
 HAVNEPLADSEN **KOLDING** TELEFON 206  
 Største Lager af al Skibsproviant.  
 (Saavel fortoilet som ufortoilet.)

**H. DAUGAARD, KOLDING**  
 SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.  
 AGENT FOR D. F. D. S.  
 AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

**K. ALBERTSENS SEJLMAGERI**  
 HAVNEGADE 46 ODENSE

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**  
 ved ANDERS JENSEN  
 NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES  
 OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**  
 Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.  
 Tlgr.-Adr. „PRIVATE“ SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

**INDHOLD**

Kirkeskibet. Flerfarvet Kunsttryk efter Tegning af Christian Bogø.  
 Juleskibet. Juledigt af Christian Bogø.  
 Musik til De Klokker ringer Julen ind! Omtale af i disse Dage udkommen Musik til sidste Aars Juledigt.  
 Skipperen var ombord! Julefortælling af M. Magnussen, med Tegning af C. B.  
 Verden paa Kristi Tid. (Efter engelsk med Kommentarer af C. B.). En Oversigt vedrørende Skibsfarten i Middelhavslandene og paa Østen paa Baggrund af Biblens store Skikkelser, Moses, Abraham, Adam og Eva og Kristus. En nylig fremdraget Redegørelse af en ægyptisk-græsk Kaptajn. Talrige Illustrationer og Kort.  
 Julestormen 1811. En gribende, sandfærdig Beretning om de to store engelske Krigsskibe »Sct. George« og »Defence«s Forlis (efter C. P. Ei-

senreich). Tegninger af Christian Bogø.  
 En Fisker som Kunstner. Tegning af Karl Hansen, Kerteminde.  
 Der steges! Julefortælling af Fru Martha Lichtenberg Madsen med Tegninger af Christian Bogø.  
 En uheldig Rejse rundt Kap Horn 1855. Sandfærdig Skildring af Anders Hjorth, Coimadaí. Illustration af Christian Bogø.  
 Paa Hurtigtogt i 1687 (efter utrykte Kilder) af Kay Larsen.  
 Ø. K.'s nye Motorskib »Meonia« med Billede.  
 Da Barken »Lysglimt« gik op i Luer paa Atlanterhavet. Autentisk Dagbogsberetning med talrige Fotografier af Styrmand C. Nielsen.  
 Svendborg Navigationsskoles Jubilæum med Fotos.  
 Helsingør Sømandsforenings Kirkeskib.  
 Dansk Nautisk Almanak.  
 Del sidste Julejob, efter det Engelske med Illustration af C. B.

**C. K. HANSEN**

Telegr.-Adresse: HANSEN.  
 Central 72 (10 Ledn.)  
 Telf. { 50329 (udenfor Kontortid)  
 " 50589 (Havaritief. Dag & Nat)  
 Statstelefon 13

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. KØBENHAVN K.  
 Dampskibs-Ekspedition. Klarering.  
 Havari-Agentur. Befragtning.  
 Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe. Amallegade 35.

**Bunkerul-Afdeling.**

Telegr.-Adr.: **Bunkerdepot.**

**KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT**

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

**A/S HANNIBAL SANDER**  
 EMDRUP-KØBENHAVN  
 TLF. SØBORG 31-60 & 61 — TLF. CENTRAL 605

Vask, Farvning & kemisk Rensning  
 af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.  
 Leverandør til den danske Hær og Flaade  
 og D. F. D. S. o. a.

**FLAG - VIMPLER - FANER**



ALT I BEDSTE  
 KVALITETER

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

**Til Vejledning for Søfarende**



De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende  
 Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*  
**ANKER**  
 Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

**HOFBAGER OLSENS SØN**  
 ST. STRANDSTRÆDE 10-12  
 TELEFON: 430-9730

**Spis Ilwo's Rugbrød!**

**NORDJYLLANDS  
 KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKE-IMPORT  
**NØRRESUNDBY**

Bunkers.

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.  
 Telegram-Adresse: KUL



Kgl. Marine Instrumentmager  
**Lauritz Kirkebys Eft.**  
 Grundlagt 1825 Laxegade 26  
 København

D'Herrer Dæksfioeres gamle  
 Special-Forretning i Reparation  
 af Sextant, Oktant, Kompas og  
 Chronometer. — Et Brev til  
 ovenstaaende Adresse, og jeg  
 kommer straks Ombord.

**J. LAURITZEN'S KULFORRETNING A/S**

KUL- & COKE-IMPORT  
 TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA“  
 TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718  
 STATSTELEFON 70  
**ESBJERG**

**PAGH & QVIST-PEDERSEN**

SKIBSMÆGLERE

**ESBJERG**

TELEFON 1332

TELEGR.-ADR.: PAGH

**VIKINGEN'S ANNONCØRER**

ER DE LEDENDE I  
 BRANCHEN



**ESBJERG SKIBSBYGGERI**

ESBJERG

TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.



**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

FOUNDED 1797  
Telgr.: »HECKSHERS«

**HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN**

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC

**SABROE MARINE-KØLEMASKINER**

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 4500 KØLEMASKINER LEVERET OG OPSTILLET I SKIBE OG  
PAA LAND.

**1/8 THOMAS THS. SABROE & CO.**

AARHUS — DANMARK

TELEGRAMADRESSE: SABROE, TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3 - TELGR.-ADR.: SABROES - TLF. 1764

*Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi

Herrelingeri

Regnfrakker

Rejseartikler

**1/8 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.**

2 Tørdokker, 338 respektiv 375 1/2 engl. Fods Længde paa Kølblokkene.  
Patent Ophalingsbedding for Skibe indtil 800 Tons Egenvægt.

Telefon 40 og 91.

Telegram-Adr. »Skibsværftet«.

**AARHUS  
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**SOPHUS E. JOHNSEN & Co.**

Telegram-Adr.: SKIBSHANDEL SEJUS Telefoner: 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. —

**1/8 MAJOR WRIGHT & Co.**

HELINGØR BUNKERKUL FORSYNING

**ANDREAS SKAARUP**

KOLONIAL

AARHUS

KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

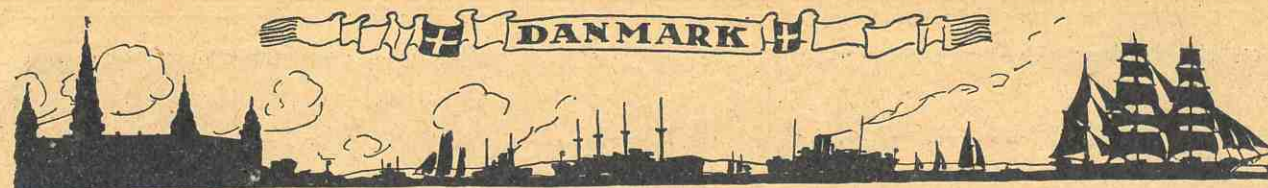
Telegr.-Adresse: r.ydedokken.

Telefon 269 - Statstelefon 21

**1/8 Svendborg Skibsværft af 1926**

Nybygning og Reparationer.

Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.



**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG HVARTAL 1,50 KR. PORTOFRIT OVERALT 6 RED. OG EKSPED.: OLFERT FISCHERSGADE 21, TELEF. 9822 6 REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

**EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT**

# Juleskibet.

Juleskibet, er det Damperen, der majestætisk  
glider ind?

Dækket fyldes nu af hjemvendtglade Emi-  
granter!

Glemt er nu Strabadser, glemt er ogsaa, hvad  
de vandt dér!

Danmark holdt i Ære Sailor, Farmer eller  
Planter.

Hvad er det, som varmer nu din brune Kind?

Hvad er det, som lokker blanke Taarer frem  
her paa Tærsklen til dit gamle Hjem?

Crossede du »Dammen« for at staa  
længselsfyldt i Skibets Stævn og finde Vej,

tænkte »the old country« vented' dig,

stod du Vagt for første Glimt at faa?

Vidste du — vi føler det — vi tror:

∴ Juleskibet ∴ — det er Tanken om »vor gamle  
Mor«.

Juleskibet, er det Sejleren, der som et Minde  
er hængt op

her i Læ af Kirketagets gotisk svungne Spanter?  
Et Symbol paa Haabet! Sidste Ankertørn den

fandt her!  
Var der no'en, som gik paa Langfart her iblandt

Jer?  
Hil dig, gamle Skude, Dannebrog i Top!

Du blev snittet mellem mangan en Dravat,  
du blev rigget i en lun Passat!

Nu skal aldrig mere Stormens Sus  
fløjte muntert i din Rig, i Stag og Vant

eller hviske om den blaa Levant —

kun det store, dybe Orgelbrus! —

mens et Ekko klinger gennem Kirkens Kor

∴ Juleskibet ∴: det er Tankerne fra »dem om-  
bord«!

Juleskibet, det er Tankerne, et trofast længsels-  
tyngt Sind

Juleaften sender ud til alle Jordens Kanter  
over Braad og Brænding, uden Log, Kompas,  
Sextanter,

gennem Æterstilhed, forbi Havets Musikanter,  
til de finder h a m og kysser blidt hans Kind!

Har du aldrig i en stormfuld Julenat,

naar du ensomt knugede dit Rat,

eller hang paa Nokken af en Raa,

eller tørned til i Skibets hede Dyb

og Larm som mellem Underverd'nens Kryb,

følt — at om hvor langt den skulde gaa,

fulgte dig en Tanke dog ombord?

∴ Juleskibet ∴: — det er Tanken fra din lille  
Mor!

CHRISTIAN BOGØ.  
Julen 1927.



## Til vore Venner, Abonnenter og Købere!

Saa rinder da Aaret ud, og vi takker en og hver, som har fulgt os paa vor Vej. Maatte Følgeskabet ikke brydes, men fortsættes!

Inde i Bladet vil Abonnenterne finde en Giro-Blanket til Fornylse af Abonnementet for det kommende Aar. Vi haaber jo, vi maa beholde de allerde vundne Venner, at ingen vil svigte, men følge os i vort ufortrødne Arbejde for at hævede Bladets Program. I det kommende Aar vil VIKINGEN bringe mere aktuelt Stof og dog bibeholde sin underholdende Form. Dette er muligt ved som tidligere at gøre Skriften tættere — men samtidig vil Formatet blive udvidet.

Udvidelsen vil ske i Forhold til den forventede Tilslutning — altsaa jo mere Tilslutning og flere Abonnenter og Købere — jo større Blad. Vi be-

der derfor vore virkelige Venner give os en Haandsrækning! Lad os ikke bede forgæves!

Giroblanketten udfyldes med Navn og afleveres paa Posthuset eller til Postbudet tilligemed Beløbet. Man bedes erindre, at af Hensyn til Indskrivning til Postforsendelse i det nye Aar anmoder vi vore Venner indsende Beløbet *snarest belejligt*.

Og med Ønsket om en glædelig Jul og et glædeligt Nytaar sender »VIKINGEN« Tankerne ud over Land og Hav, helt ud til Pacific, til Dakar, Cap Town, Bangkok, Samoa-Øerne og til Island, hvor vore Venner venter »VIKINGEN — ja til hvert eneste sejlene dansk Skib!

CHRISTIAN BOGØ.

## NY JULESANG!

DE KLOKKER RINGE JULEN IND —



Vort Juledigt sidste Aar er nu paa Opfordring fra mange Sider udsendt med Musik og faas hos alle Bog- og Musikhandlere Landet over for 1 Kr.

Baade Tekst og Musik er af Christian Bogø. Musikken til Digtet er harmoniseret i en let tilegnelig Form for Klaver og Sang og vil kunne spilles af Alle.

Teksten tolker, som man vil erindre, det Savn, man i Sømandens Hjem maa føle, naar Tankerne Juleaften gaar til ham derude. Den vil blive forstaaet i Sømandens Hjem og forhaabentlig i mange Hjem med Tilknytning til Søen.

Vi tilraader VIKINGEN's Læsere og Abonnenter at sikre sig et Eksemplar, inden det ret beskedne Op- lag er udsolgt.

## Skipperen var ombord.

Af M. Magnussen.

Mellem Havnefogedens Hus og Bolværket laa Sneen tæt og tyk, og den blev ved at drysse, ligesom naar man drysset Mel ud af en Pose og der saa bliver ved at vælte noget ud fra hver af de to Hjørner i en hel Uendelighed.

Ved Bolværket laa »Garibaldi« med Gallionsfiguren, som alle saa paa og beundrede; den laa saa formen og støt, som var den helt vigtig af sin Tilværelse, og havde den kunnet tale, kunde den jo ogsaa nok have fortalt en Del; men den kunde ikke og derfor tav den.

I Havnefogedens lille Stue havde Passieren derimod gaaet godt nok hele Aftenen; nu var den gaaet helt i Staa, for Klokkeren var mange, og de to, der sad der, var bleven trætte. Havnefogedens Kone saa paa Uret, der hang og sladrede paa Væggen og fortalte, at Tiden gik; og gamle Johanne sad og nikkede saa smaat, fordi hun var søvnløs og ikke kunde finde paa mere at sige.

Havnefogeden var tidlig paa Aftenen gaaet ud i Forstaden til Baadfører Hansen, hvor de to sad og klampede Træsko til Drengene og syede Sutsko til Pigebørnene; der var nok af dem — baade af Dreng og Piger — i begge Familier, og noget maatte man jo have at tage sig til i de lange Vinteraftener. Men netop i Aften havde Havnefogeden lovet at komme tidligt hjem for at følge gamle Johanne, naar hun skulde hjem til sit lille Hus, og saa var Tiden nok løben hurtigere mellem Træskoene og Sutskoene end hjemme i Havnefogedboligen. For baade Træsko og Listesko kan fortælle en hel Del, naar man forstaar at høre efter; de kan baade fortælle, at Knægtene bliver store eller at een til er vokset op siden man sidst sømmede og pløkkede; og de

kan ogsaa fortælle, at Pigebørnene ikke mere slider saa meget paa Listeskoene, fordi det ikke er moderne at gaa med Sutsko af Klæde, nu skal det være Lak og franske Hæle. — Men Tiden var

altsaa løbet det ene Sted og stod stille det andet; og der, hvor den syntes at staa stille, gik Havnefogedens Kone hen til Vinduet og saa over paa »Garibaldi«.

»Bare jeg kunde følge dig hjem, Johanne,« sagde hun, for du er træt og Klokkeren er bleven mange.«

»Mon ikke, jeg kan gaa selv,« sagde gamle Johanne og glippede med Øjnene.

»Ikke Tale om! I det Føre! Havnefogedens Kone rystede paa Hovedet. »Men jeg tør ikke gaa hjemme fra for Børge, der græder af Tandpine og Villy, der har Kig-hoste.«

»Nej, naturligvis,« sagde gamle Johanne, og saa laa Stilheden igen over Stuen.

Havnefogedens Kone blev staaende og saa op mod Stjernerne, der tindrede i Frostnatten og saa ud som smaa Julelys, der blinkede fortroligt; en enkelt Sky sejlede forbi og Sneen dryssede bestandig.

»Der kommer en Mand nede paa Haven,« sagde hun saa.

»Nu er han ved at gaa om Bord i »Garibaldi«, skulde vi ikke bede ham om at følge dig hjem, Johanne?»

»Aa, jo!« sagde Johanne og blev næsten helt vaagen; hun var allerede paa Vej ud efter sit Sjal.

Saa lukkede Havnefogedens Kone Vinduet op og bad den fremmede Sømand komme lidt ind i Stuen; han var ellers lige sprunget over Rælingen og stod paa Dækket. Han betænkte sig lidt, men kom alligevel, da der blev kaldt for anden Gang.



»Der er alligevel een om Bord,« paastod Johanne og blev staaende midt i en Snedrive. »Skipperen!« Hun smilede op til Stjernerne.



»Kunde De ikke gøre os den Tjeneste, at følge gamle Johanne hjem; det er bare ud bag Kirken; men Føret er saa slemt for et gammelt Menneske.«

Jo, den fremmede kunde da sagtens gaa den Bid Vej; han saa ellers lidt forknyt ud, saa Havnefogedens Kone fik i Hast varmet Kaffe og sat frisk Julekage frem.

Saa gik de to, den unge og den gamle, ud i Sneen. Gamle Johanne var bleven vaagen og gik og smaasnakkede om, saa stolt en Skude den »Garibaldi« var; den fremmede svarede slet ikke.

Det maatte alligevel være et friskt Liv paa Søen; om han var glad ved at sejle?

»Jeg sejler ikke,« kom det endelig tungt, for nu var han nok nødt til at svare.

Gamle Johanne havde det med at staa stille, naar der rigtigt var noget i Passiaren, der interesserede hende. »Sejler ikke?« spurgte hun. »Hvad skulde De da ombord i »Garibaldi«? Hører De ikke til Besætningen?«

Den fremmede rystede paa Hovedet. »Besætningen blev afmønstret i Middags,« sagde han forknyt.

»Ja—saa!« Gamle Johanne gik igen og stødte sig tungere til den unges Arm. »De vilde alt-saa ikke ombord for — for noget godt?« spurgte hun.

Der kom ikke straks noget Svar, men Johannes Haand ligesom kærtgnede den Arm, hvorpaa den laa. »Sig det kun,« sagde hun, »det letter tit, naar man saadan kan faa Lov til at lukke op for alt, der ellers ligger gemt.«

Længe efter kom det i afbrudte Sætninger: »Jeg har haft det ondt saa længe, vist egentlig altid, og bedre bliver det nok ikke, som Tiderne er nu; og saa var det, jeg i Aften tænkte, at naar Besætningen var afmønstret paa »Garibaldi«, saa kunde jeg maaske finde mig et Nattelogi der ombord for nogen Tid.«

»Men der er een om Bord alligevel,« sagde gamle Johanne stille.

»Nej,« svarede den fremmede. »Jeg saa, de rejste med Toget i Middags allesammen.«

»Der er alligevel een ombord,« paastod Johanne og blev staaende midt i en Snedrive. »Skipperen!« Hun smilede op til Stjernerne.

»Skipperen rejste ogsaa — jeg saa ham selv i Kupéen.«

»Naa, ja: han!« sagde gamle Johanne. »Men jeg mener nu den Skipper, der styrer Verdensroret.«

Den unge bøjede Hovedet og svarede ikke.

»Du kender ham maaske ikke?« spurgte Johanne og gik videre. »Men det er der saa mange, der ikke gør, og det er værst for dem selv. Tænk-

te du slet ikke paa, at Han var ombord i »Garibaldi« og kunde forhindre dig i at gøre noget galt?«

»Jeg tænkte slet ikke,« kom Svaret.

»Jo,« sagde hun, »du tænkte, at du vilde gøre noget galt, ikke sandt, saa meget tænkte du i hvert Fald? Du vilde bryde en Laas op, du vilde sove et Sted, hvor du ikke havde Lov til at være, og du vilde maaske tilegne dig noget, som du ikke havde Ret til.« De stod udenfor Johannes Gadedør. »Men saa var Gud ombord og forhindrede det.«

»Hvordan?« spurgte han blot.

»Ved at lade Havnefogeden blive for længe ude hos Baadføreren og ved at lade Villy faa Kighoste saa ingen kunde følge mig hjem — andre end du.« Gamle Johanne var ikke sen til at forklare.

Den fremmede smilede, medens Johanne fik Nøglerne frem. »Du maa gerne smile,« sagde hun, »det gør ikke noget, naar blot du samtidig forstaar mig; gør du det?«

»Ikke rigtigt,« tilstod han.

»Gaa med indenfor,« sagde gamle Johanne. »Jeg har et lille Kammer ude ved Køkkenet, der kan du nok ligge i Nat, saa kan vi snakke videre i Morgen.«

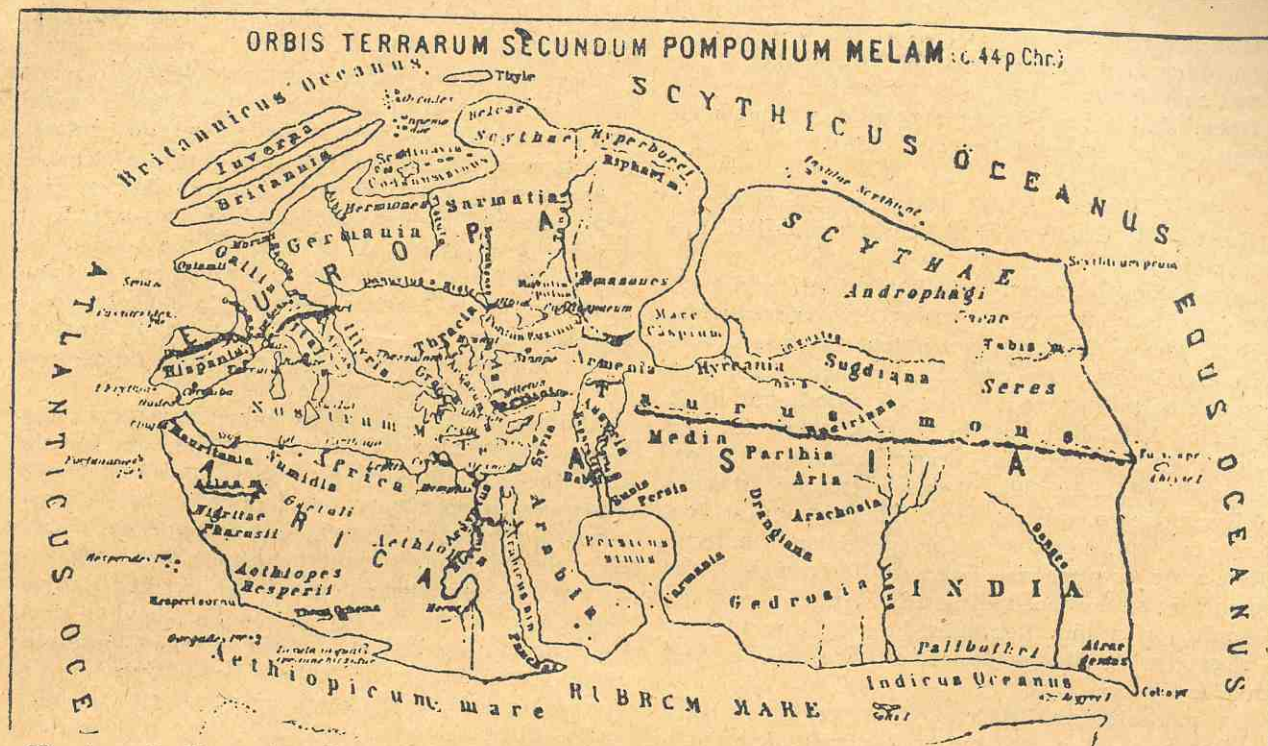
»Tør De?« spurgte han blot.

»Tør?« Gamle Johanne smilede. »Jeg tør meget mere end det! For ser du, Han, der var ombord i »Garibaldi« i Aften, Han er ogsaa her, og derfor »tør« jeg saa meget. Vi maa se at faa dig til at blive sammen med Ham,« fortsatte hun, da Lampen var tændt i hendes lille Stue. »Maaske Havnefogeden kan skaffe dig en Hyre — jo, det kan han nok, naar vi beder ham om det, for jeg ved jo godt, at Sømandslivet er tit drøjt nok, men der er ogsaa saa meget, der er dejligt, for der er saa mange ensomme Stunder ombord, hvor en Sømand faar Tid til at tænke, og det er noget, vi Mennesker har godt af, og du trænger til at lære det, min Gut. Min Mand har ogsaa sejlet, ser du, og han blev derude en Gang i en Julestorm; men han sagde saa ofte, inden han drog ud: Jeg kan dø, det er der saa mange, der ikke kan! Jo, jo min Gut, Sømandslivet er lærerigt, det er vist det, du trænger til at komme ud i.«

Gamle Johanne ordnede med nogle Tæpper og Puder ude i det lille Kammer, saa sagde hun God Nat og gik ind til sig selv. Hun stod et Øjeblik og tænkte paa, om hun skulde laase for sine Skuffer, det var jo en fremmed, hun havde lukket ind. Saa rystede hun paa Hovedet og lo.

Skipperen, der havde været ombord i »Garibaldi« i Aften, var jo ogsaa her.

Der var ikke noget at laase for.



Hosstaaende Kort viser Romerrigets Opfattelse af Verden paa Kristi Tid. Forholdsvis rigtigt er Middelhavskysterne gengivet, til Dels ogsaa Arabien, Spanien og Frankrig. England og Irland er betydelig fortegnet, ligeledes Danmark. Dog ses tydeligt, at man har Kendskab til Landene, thi selv Sverrig-Norge er gengivet tilligemed Østersøen (Codanus sinus). Den persiske Havbugt op til Mesopotamien er bleven for stor, men ligger dog rigtigt placeret, men den indiske Kyst løber lige mod Øst, idet man »antager« Spidsen mod Syd for Verdens Ende, ligesom man »antager«, at Østspidsen af Afrika, Funchal-Klippen (Krydderi-Pynten) er Verdens Ende mod Syd. Man »tænkte« sig saa, at Kysten løb lige op til omkring Gibraltar, saaledes at Havnene mod Syd forenede sig til eet stort. Landene Øst og Syd for Middelhavet kendte man til denne Tid kun af Omtale.

## „Verden“ paa Kristi Tid

Den ukendte ægyptisk, græske Kaptajns Beskrivelse af Landene og Havnebyerne mod Øst, fornylig fundet i et gammelt Arkiv.

Biblen fortæller intet om Datidens brogede Søhandelsliv. — Skibsfarten paa Adams og Soas Tid.

Er Navigation 30000 Aar gammel? — Abrahams Fødeby en Havneby med mægtig Skibsfart!

Var Overgangen over „det røde Hav“ kun en Vandring gennem Datidens nyudgravede „Suez-Kanal“?

Den store Skibsfart paa Kysterne paa Moses Tid! — Nordboerne mellem vilde Dyr.

Ligesom Barnet i vore Dage, naar Juletiden nærmer sig, pludselig ser Forretningsvinduerne bugne af mange og sjældne Sager, Varer fra fremmede Verdensdele, og uvilkaarligt faar Tankerne drejet hen mod Omverdenen, saaledes maa der under alle Himmelstrøg til alle Tider og hos alle Folkeslag have været Perioder, hvor Handelens mangefarvede Kalejdoskop viste sig i al sin Pragt og Herlighed i Købmandens Bod eller paa hans Disk og satte Fantasi i Bevægelse.

Maaske simplificerer den Dag i Dag Baner, Flyve-maskiner og Motorskibe Sagen ganske betydeligt, men til Gengæld har vi Visheden om at kende vor Verden ihvertfald gennem Gengivelser.

Anderledes paa Kristi Tid! Vi skal dog ikke her fordybe os i, hvordan man her i Norden paa den

Tid stillede sig i Forhold til Omverdenen, men kun omtale Forholdene i Syden. Thi her hos os levede vi endnu i »Jernaldertiden«, Vikingetiden med dens store Togter var endnu ikke begyndt.

Nej, lad os forestille os Livet i selve det dengang kendte Centrum af Verden, Rom, Grækenland, de store Kolonier i Nordafrika, Sydfrankrig, Spanien, Fønicien, Tyrkiet, Ægypten, Mesopotamien, Palestina og Arabien! Hertil kommer saa, hvad der var kendt mod Øst og Syd, men herom skal vi nu høre nærmere.

Hvis man forestiller sig, at en lille Dreng i hine Tiders Lande, f. Eks. Jødeland eller skal vi sige Alexandria, levede sit Liv paa indsnævrede Begreber om Verden udenom ham, saa tager man ganske fejl. Der pulserede i hine Tider et sa rigt og vekslende





Handelsliv ved Karavaner og Skibsfart, at vi nu, efterhaanden som Dækket over Fortidens Levemaade løftes, maa baade forbaves og imponeres.

Hvem skulde have tænkt sig, at der fandtes en Søretslov for mere end 4000 Aar siden.

#### Bibelen og vort manglende Kendskab

Hvad er da Grunden til vi kendte saa lidt til Datidens Forhold?

Ja, først og fremmest naturligvis fordi talrige af Datidens Byer nu ligger i Grus og det historiske Materiale, som endnu er levnet enten ikke var draget frem for Dagens Lys eller har kunnet tydes, men ogsaa Bibelen har ved sin ensidige Behandling af Tiden og Jødefolket ligesom overflødiggjort for den katolske og protestantiske Verden Kendskabet til Fortidens rige Liv. Det blev Astronomernes Iagttagelse af Himmellegerne og deres Slutning om, at Jorden var rund, som tvang Opdagelsesrejserne frem. Disse viste os atter nye Egne og tidligere Kulturer og endelig satte Bibelkritiken i Forbindelse med Religionshistorien ind. Resultatet blev Udgravningerne i Ægypten og Mesopotamien og Kystegnene over mod Indien.

Og pludselig fik Bibelens, det gamle Testaments Beskrivelser ny Værdi som historisk Dokument, ja maaske det bedste i Verden.

Thi det er en broget og rigt vekslende Verden, baade politisk, handelsmæssigt og socialt, vi nu faar Øje paa. Gennem Udgravninger i de gamle Ruiner løftes Slør efter Slør og for vore Øjne ligger en Verden af Riger i indbyrdes Handelssamkvem, solbelyste Strande, som ved deres Rigdom rigeligt undskylder, at Datidens Folk ikke interesserede sig for de kolde Udkanter i Nord og Syd, ej heller for de Barbarer, som beboede disse Egne. Thi disse Mørkets og Kuldens Regioner var tillige beboet af vilde Dyr, Uhyrer og Dæmoner, imod hvilke Djunglens Løver, Tigre og Leoparder var fromme Lam.

For saavidt kunde vi med Rette tale om

#### Skibsfarten paa Adam og Evas Tid.

Hvor langt tilbage Søhandelen gaar, kan ikke med Sikkerhed siges. Vi har set, at Ægypterne allerede 4000 Aar før Kristus drev Søhandel paa saavel Nilen, som Middelhavet og paa østlige Kyster, hvilket giver Søhandelen en Alder af ca. 6000 Aar. Men de seneste Undersøgelser i Australien har godtgjort, at de første Indbyggere her maa have været fortrolig med Navigation langt tidligere, enten ved et Tilfælde eller gennem Studium, men 25,000 Aar forslaa næppe. Hvilket igen vil sige, at Navigation har været kendt af Menneskeheden i over 30,000 Aar.

#### Oldtidens Geografi.

Medens vi i vore Dage kender saagodtsom alle Forbindelsesvejene over hele Jorden, og ligesom det meste af dennes Overflade er kendt af Menneskene, saa lever der dog endnu Mennesker, som kan erindre de Dage, da Afrika, fra regnet enkelte Havnebyer, var et ukendt Fastland. Nordamerika er først for nylig gennem svære Kampe, erobret fra den røde Mand, og Sydamerika var heller ikke meget mere kendt end Afrika. Og dog har Mennesket drevet Kystfart langs Amerikas Vestkyst i Tusinder af Aar, og Afrika

blev omsejlet 2000 Aar før Vasco da Gama 1497 rundede Kap det gode Haab.

Atter maa man spørge, hvorfor vi kendte saa lidt til disse Rejser. Svaret er mærkeligt, men forstaaeligt. Disse tidlige Søfarere vaagede nemlig over deres Resultater og betragtede dem som dyrebare Hemmeligheder. Deres Opgaver var jo nemlig ikke af geografisk Natur, for dem gjaldt det ikke Opdagelse med Spredning af Kundskab til hver og alle — nej, for dem gjaldt det, at holde andre i Uvidenhed om Beliggenheden af de Pladser, hvorfra de hentede deres rige Ladninger og ad hvilke Veje de fandt dem. Og derfor maatte det vaagnende Vesteuropa bogstaveligt talt selv gen-opdage Jorden.

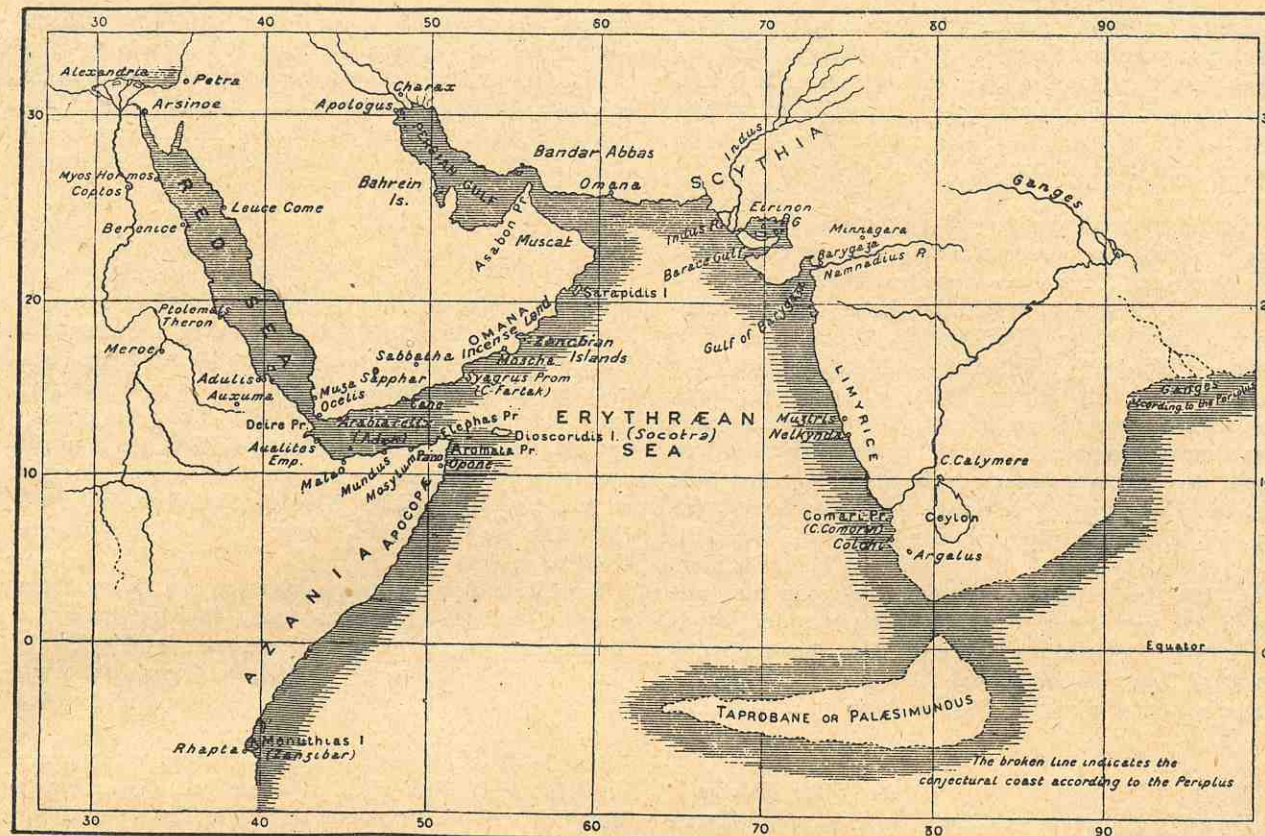
Allerede i Tidernes Morgen har der været stor Handelstrafik langs Kysterne omkring det indiske Hav. Arabere, Fønikiere og Indiere havde hver især deres Handelsdomæner og Monopoler. Selv Ægypterne, der dog var Skibsbygningens Ypperste, maatte bøje sig for dem. Ægypterne maatte finde sig i at andre Folk kopierede deres Skibe og selv gik paa Togt langs Kysterne, ikke alene Hjemlandets, men ogsaa fremmede Kyster. Det gjaldt om at finde rige Egne og handle direkte. Enhver handelsrejsende Leder skabte selv sine Monopoler og fik efterhaanden andre til at respektere dem. Saaledes gik mangan ægyptisk Pharaos Politik ud paa, at finde Kyststrækninger, hvor det eftertragtede Krydderi og Gummiarabicum var at erholde, uden at det skulde gennem flere Købmandshænder. I Aaret 1600 før Kristus sendte saaledes den dygtige ægyptiske Dronning Hotschepsut en Flaadeekspedition til det Land *Punt* (Somali-Kysten) for at hente de Varer, hun ønskede direkte. Og da Ægypten senere hen af Hensyn til Selvforsvar var nødt til at oprette et Forbundsrige, søgte det at gennemføre en Kontrol med Handelsruterne. Det udstrakte sine Arme lige til Mesopotamiens Bredder. Men længere naaede det ikke. Krigene mellem Ægypten og Assyrikerne drejede sig udelukkende om Handelsruterne, og Ægypten opnaaede aldrig at beherske Søvejen til Indien.

Grækerne opnaaede betydelige Fordele ved at anlægge Forter og Kolonier ved den yderste Grænse af deres Sø-Handels Ruter, og Alexanders Togt havde først og fremmest til Maal, at erobre Handelsvejen mod Øst.

Helt op i Romertidens det første Aarhundrede efter Kristus lykkedes det Araberne, Indierne og Fønikierne at forhindre Ægypterne og Vestens Folk i at føre Kontrol med Handelsvejene mod Øst. Og endnu i flere Aarhundreder beherskede Araberne den afrikanske og arabiske Handel, som Indierne Handelen videre mod Øst til Kina.

#### Krydderi-Landene.

Ægypten, Grækenland, Persien og Rom eftertragtede efter Tur de rige Produkter fra Østen. Det var særlig Krydderierne og de kostelige Parfumer, som lokkede. Det var Østens Krydderier, Peber og Kanel, bragt over Land, som lagde Grunden til Venedigs og Genuas Rigdomme, og det var Krydderierne, som fik Vasco da Gama til at foretage Togtet mod Øst for at finde Søvejen til Indien. Dette var saa meget mere nødvendigt, som Tyrkerne paa dette Tidspunkt havde afbrudt Karavanevejen. Det var ligeledes Kryd-



Hosstaaende Kort er tegnet efter Romer-Kaptajnen Hippalus' heldige Fart over det indiske Hav ved Hjælp af Monsumen. Her ses tydeligt Datidens store Havnebyer, saaledes som de har ligget fra Tiden, da Moses levede, ja meget før. Østsiden af Indien har man ikke rigtig kunnet klare, derfor findes to Variationer, den ene er den rigtige Løsning, den punkterede viser Datidens Opfattelse.

derilandene, som fik Columbus og Magellan og andre til at forsøge paa, at finde Vestvejen til Indien. Og det var ligeledes Ønsket om at finde en kortere Vej end den omkring Kap det gode Haab eller Kap Horn, som under Forsøget paa at finde Nordøst-Passagen, førte til Opdagelsen af Labrador, Hudson-Bugten og andre af Kanadas Kyster. Det var med andre Ord Peber og Kanel, som ogsaa lagde Grunden til det britiske Verdensrige. Og det var Handelsvejene derud, der dengang, som nu, var Maalet for al stor Politik.

#### Rom finder Vejen til Østen.

Under den romerske Kejser Claudius, 41 e. Kr., hændte det, at en frigiven Slave, Borger, ved Navn *Annius Plocamus*, som drev Handel ved Røde-Havets Kyster, under en Storm blev slaaet ud af sin Kurs og efter fjorten Dages Drift kom til Ceylon. Efter et Ophold her paa seks Maaneder vendte han tilbage og bragte med sig uhyre Mængder af Østens Rigdomme. Kort Tid efter (45 e. Kr.) afsejlede en Mand ved Navn *Hippalus*, efter at han havde opdaget den indiske Monsums regelmæssige Skiften, saaledes, at han kunde drage Nytte af den. Ogsaa han havde Held med sig og vendte hjem med en rig Ladning af Ædelstene, Perler, Ibenholz, Sandeltræ, Balsam og Kanel og som noget ganske særligt: Peber.

#### Karavan-Vejene.

Fra de tidligste Tider har tre store Karavaneveje været de Ararer, i hvilke Handelens Puls har banket

under Transporten fra Øst til Vest. Der var selvfølgelig andre Veje, som stødte til dem paa forskellige Punkter, men disse tre var Hovedarterne.

Sandsynligvis er den ældste Søvejen over den persiske Havbugt fra Indusflodens Munding til Europas Delta og Byerne dér. Herfra gik saa Turen videre op ad Eufrat og Tigris, hvorefter Vejene delte sig og førte til Antiochia og Kystbyerne ved Middelhavet.

Den anden Rute var over Land gennem Indiens Passer til Balkh (det gamle Baktra) og fra Balkh, enten langs Floden ned til Oxus ved det kaspiske Hav og derfra til Euxine (Sortehavet); eller helt over Land langs Karavanvejen, der gaar udenom Carmaniske Ørken mod Nord, passerer gennem de kaspiske Passer og naar Antiochia over Ctesiphon.

Den tredje store Rute var ned langs Persiens og Arabiens Kyster til Aden, op ad Røde Havet til Suex og herfra til Ægypten paa den ene Side og Tyrus og Sidon paa den anden.

Gods blev bragt ad Søvejen fra Indien, Ceylon, den persiske Bugt og den arabiske Kyst og udskibes i Havnene paa begge Sider af Bugten ved Adén eller i selve Adén, eller som den hed omkring 60 e. Kr. Eudæmon Arabia, en Plads med store Depoter, Pakhuse og Omladningskajer.

Andre store Omladningscentre var Petra, Palmgra, Socotra, Gerrha, Obolloh, Sabbatha og Mariaba, alle Deltagerne i en Slags fælles Mæglerconcern, der fremskaffede de eftertragtede Varer fra Østen paa



Markedet og solgte dem igen. Men de modsatte sig standhaftigt ethvert Forsøg paa at trænge ind paa deres Enemærker eller i deres hemmelige Handelsforbindelser. Første Gang dette Østens Monopol blev brudt var, da Alexander den Store langsomt men sikkert besejrede Østen.

Ganske vist er Tid efter anden Brudstykker om Verden omkring os naaet op til Europa og den hvide Race gennem Tiderne, men sædvanligvis var de ledsaget af Myther og blev i Reglen betragtet som overdrevne Beretninger. For Eksempel havde man nok hørt om Kong Nichos Skibe, som omkring 600 før Kristus omsejlede Afrika, ligeledes om Fønikierne, at de havde været langt udenfor Middelhavets egentlige Omraade og langt forbi Gibraltar, Herkules-Støtterne, at Cadiz var anlagt oppe paa den anden Side af Spanske-Kysten, at de havde været ned langs Afrikas Vestkyst og i England før at handle om Tin, ja endda helt oppe i »det yderste« Thule: Norden. Men det blev altsammen regnet for gode Skipperløgne. Og den største »Skipperløgn« var den, at de midt ude i dette store uendelige Hav, havde truffet en Ø af Tang, hvor Skibene blev hængende fast og sugedes ned af mægtige Uhyrer (Saragossa-Tangen).

#### 60 Aar efter Kristus.

Fornylig har man imidlertid fundet en mærkværdig fuldstændig ubrudt og uskadt Beretning om en Rejse ca. 60 Aar før Kristus, skrevet af en Græker, som boede i Ægypten og var romersk Undersaat. Som bekendt herskede Rom paa den Tid over alle Middelhavslandene. Desværre er hans Navn ikke naaet frem til Efterverdenen. Den Rejsebeskrivelse er den første autentiske Beretning om organiseret Handel mellem Østens Nationer, foretaget i Skib bygget af Vestens Folk og under disses Kommando.

60 ef. Kr. var Nero Kejser i Rom. Paa dette Tidspunkt kæmpede Romerne om Overherredømmet i England, Hadrians Vold var heller ikke bygget endnu. I disse Dage var det, at Sct. Pavlus led Skibbrud paa Malta, for han ankom til Rom i Foraaret 61, og Ægypten havde i henved 100 Aar været under Rom.

Alt i alt en bevæget Tid, rig paa store Begivenheder og Bevægelser, men Vestens Folk anede kun lidt om Østens storslaaede Handelsforhold, før vor Skribent gav Oplysninger herom.

#### En Rejsebog over Erythras Sø.

Erythras Sø kaldte Romere og Grækere det indiske Hav med dets forskellige Bugter, det røde Hav og den persiske Bugt (ved Mesopotamien). Erythra betyder Rød, og da man i »det røde Hav«, som endnu kaldes saaledes, skulde tro at have det oprindelige Navn, skal her berettes, hvorledes en gammel Perser, Agatharchides, forklarer Navnets Oprindelse.

En rig Perser plejede at drage til Pasargadd langs Kysten af Forretningshensyn.

Ved en Lejlighed overfaldt en Flok sultne Løver Lejren og bortslæbte en Del Heste, Resten jøg skrækslagne af Sted og ned til Kysten, hvor de sprang i Havet. En stærk Fralandsvind førte Bølgerne ud efter og lokket af disse fortsatte Hestene, idet de

følgende deres Instikt satte Kurs efter Øerne og kom i Land her. Erythras skaffede et Skib tilveje og fulgte efter og syntes saa godt om Øen, at han byggede en Fæstning dér. Derefter indbød han alle i Hjemlandet, som var utilfredse med Livet dér, at komme til sig, og Tid efter anden voksede Øens Befolkning mægtigt, deraf Erythras Hav.

#### Regeringens Havne.

For os, som i Almindelighed er vant til at betragte Landene omkring Sinaihalvøen ud fra Bibelens Betragtninger og Beskrivelser, lyder vor Hjemmelsmands Beretning mærkelig. Der gik man og betragtede Jødeland som det Centrale i det Hele, og saa er det dog kun paa Kong Salomons Tid, det har sin egentlige Blomstring — og samtidig er det omgivet af mægtige Riger, hvis Handel, Skibsfart, Industri, Literatur og Videnskab rager op i hidtil uanede Højder.

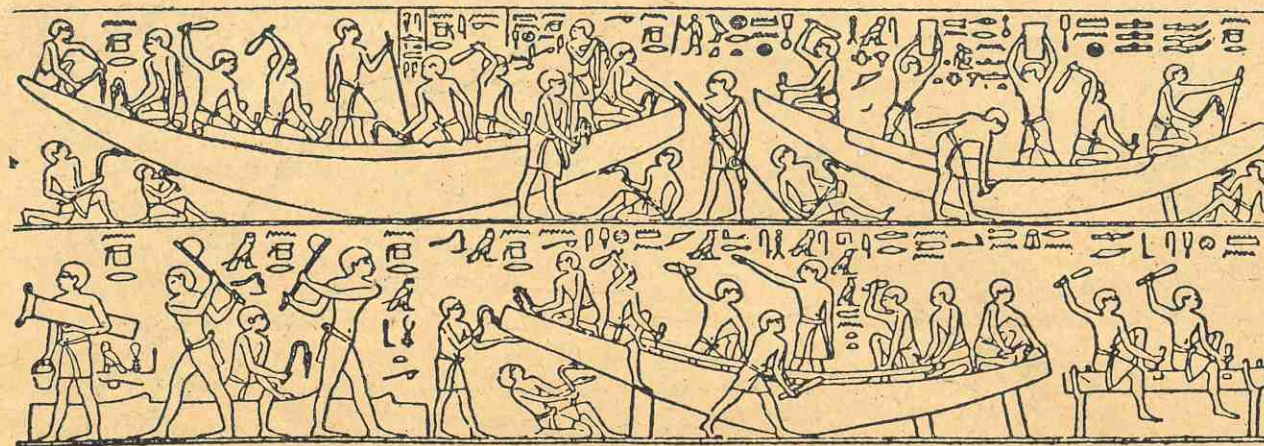
Fra Moses-Beretningerne hører vi om Overgangen over det røde Hav, men intet om Datidens mægtige Kanalanlæg og Skibsfart i Ægypten, og dog havde den ægyptiske Regering paa dette Tidspunkt, som vi skal høre, en livlig Handelsfindelse ved »det røde« Hav.

Handelen var fortrinsvis knyttet til nærmere udsatte Havne, hvilket vil sige, at de ved »Lov« havde Monopol som Regeringens officielle Havne og hvor der erlagdes Told. Skibsfarten paa andre Pladser var altsaa simpelthen Smugleri. Paa Kristi Tid fandtes ogsaa Havne ved Indgangen til det røde Hav paa den østlige Side, og flere af dem var sandsynligvis anlagt af ægyptiske Grækere, som altsaa nu hørte under Rom.

Efter at Alexanders Rige var sunket i Grus herskede Ptolemæus over Ægypten med saa meget Held, at han bragte Riget dets gamle Velstand og Ry tilbage. Under Ptolemæus II (285—246 før Kristus) blev Kanalen mellem Nilen og det røde Hav genaabnet for Handelen. Denne Kanal var allerede bygget saa tidlig som 2000 Aar før Kr. — altsaa paa Moses Tid.

Søger man nu i et Leksikon Oplysning om Moses for at se, hvorledes han beskrives i Forhold til Samtidens Ægypten, erfarer man intet, Religionshistorikerne interesserer sig ikke herfor. Derimod véd man, at en Begyndelse til noget, der minder om Suez Kanalen som saadan allerede eksisterede som ovenfor nævnt paa Moses Tid, idet det nemlig var Ramses II, som anvendte Israliterne til Slavearbejde, ikke alene paa Templer og andre Bygningsværker — nej, netop ved Kanalarbejderne!

Talrige Karavanveje, omhyggelig beskyttede ved Mure og Opholdsstationer, blev samtidig anlagt mellem Havnene ved det røde Hav og Nilfloden, ægyptisk Skibsfart blev opmuntret og understøttet og regelmæssig Handelsforbindelse blev aabnet paa Saba-Landet i Syd Arabien og Stammerne paa Somali-Kysten. Paa den Tid, vor Hjemmelsmand beretter, fandtes endnu paa Vestsiden af Røde-Havet følgende Arsinoe, Myos-hormus, Berenice, Ptolemæus og Adulis. Disse Byer, oprindelig smaa Kystflækker, havde efterhaanden vokset sig store og stod nu som Regeringens Handelsudfaldsporte.



Her ses en autentisk, ægyptisk Gengivelse af et Skibsbyggeri 3000 Aar før Kristi Fødsel, altsaa endnu 1000 Aar før Moses optraadte som Befrier. Her ses baade Tømrere, Snedkere, Malere og Ingeniører i Virksomhed! 3000 Aar før Kristi Fødsel!

#### Rejsen ned ad Røde-Havet til Zanzibar!

Den første af Havnene (den nordligste) var Mus-sel Havn. Denne Plads, Myos-Hormus, laa i den Bugt, som skød sig ind, hvor nu Ros Abu Somer ligger. Den var af Ptolemæus Philadelphus foretrukket som Hovedhavn fremfor den endnu nordligere Arsinoe, fordi Farvandet i den nordligste Del af det røde Hav daarligt tillod Sejlads her. Myos-hormus var forbundet med det gamle Coptus, moderne Koft ved Nilen, ved en Vej gennem Ørken, og Afstanden var en seks-syv Dagsrejser.

Da man alt fra gammel Tid havde Kendskab til Passaterne, maatte Skibe til Indien herfra afsejle i July, naaede de saa ud af Røde Havet inden 1ste September, havde de Monsumen tværs over det indiske Hav. Skibe til Afrika eller Syd Arabien afsejlede ved Foraars Jævndøgn, de havde da Vinden agter ind hele Vejen igennem.

1800 Stadier længere mod Syd laa Berenice. Regner man 10 Stadier til en mile, og 4 miles til en Mil, faar man en Afstand af godt 40 Mil eller som fra København til Esbjerg.

Berenice ligger nu i Ruiner, men har dog endnu en naturlig og god Havn, kun kan Barren udenfor ikke passeres ved Lavvande. Omkring Kristi Tid synes denne Havn at have været den ledende i Handelen paa Østen og sandsynligvis vor Hjemmelsmands Hjemstavn.

Ogsaa fra denne By førte en Landevej til Coptos; Rejsen ad denne Vej tog elleve Dage. »Herfra og syd efter har man paa højre Haand først Berbernes Land. Langs Kysten lever Fiske-Æderne, som bor i spredte Huler i de snævre Dale. Længere inde i Landet bor Berberne, og bag dem lever Vildt-Æderne og Kalve-Æderne, og endnu længere inde i Landet mod Vest ligger Byen Meroe«. Kalve-Æderne maa dog ikke forstaas saaledes, at de »æder Kalve«, men at de ligesom Kalve lever af Grøntsager.

»Nedenunder Kalve-Æder Kysten og en 400 miles fra Berenice ligger en lille By ved Kysten, kaldet Ptolemæus af Jægerne. Herfra startede under Kongen Jagtekspeditionerne til det Indre af Landet. Paa Markedet her faaes de rigtige Landskildpadder, dog i mindre Mængde, den er næsten hvid og mindre end andre i Skjoldene. Her findes ogsaa lidt Elfen-

ben ligesom ved Adulis. Pladsen har ingen Havn, og Stedet naaes kun ved Baade.« Herfra førte i tidligere Tider en Handelsvej til Nilen i Nærheden af Meroe. Jernbanen, som nu løber fra Berber ved Nilen til Port Sudan, kører, hvor omtrent den gamle Karavanvej dengang var.

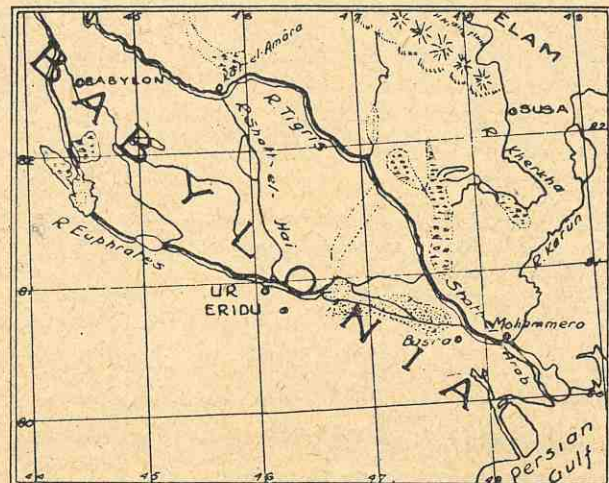
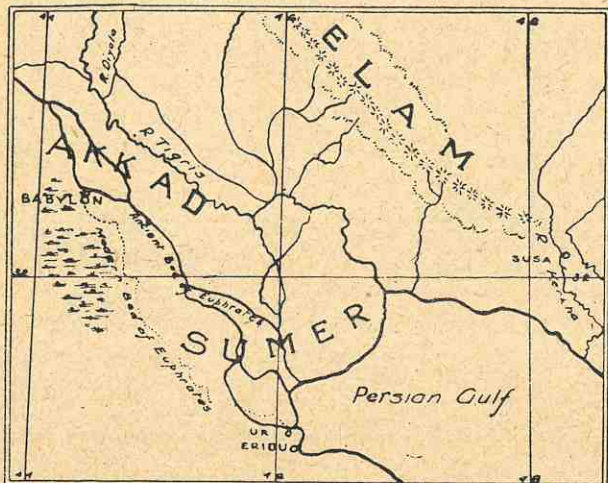
»Nedenfor Jægerbyen Ptolemæus i en Afstand af 300 miles ligger Adulis i Bunden af Bugten, som løber mod Syd. Foran Bugten ligger len saakaldte Bjerg-Ø henved tyve miles fra selve Kystens Sider, der løber tæt langs dennes. Skibe med Fragt til denne Havn maa ankre udenfor af Hensyn til mulige Angreb fra Land. Tidligere ankrede man ved Indsejlingen til selve Bugten ved en Ø, kaldet Diodorus, saa tæt ved Kysten, at der kun manglede nogle Fod. Ligeoverfor Bjerg-Øen paa Fastlandet to miles fra Kysten ligger Adulis, en smuk By, hvorfra der er tre Dagsrejser til Coloe, en By i det Indre med stort Marked for Elfenben. Fra denne Plads og til den, som Folkene kalder Auxumites, er der fire Dagsrejser mere, og man er da paa det Sted, hvortil Elfenbenet bliver bragt fra Landet imod Syd bag Nilen. Landet kaldes Czeneum. Praktisk talt var alle de Elefanter og Næshorn, som dræbtes her i Egnene, kommen langt inde fra, endda kunde de ofte findes ved Kysten i Nærheden af Adulis selv.«

Adulis er det nuværende Massowa, Centret i den italienske Koloni i Critrea. Denne Plads havde altid stor Handelsbetydning, fordi den var den naturlige Udskibningshavn og Indførselshavn for Abyssinien og Sudan.

Naar Talen er om Elfenben, ser man bedst, hvor gammel legitim Handel med denne Vare er, naar man læser en 2600-aarig gammel Inskription, hvori en højtstaende Ægypter praler af sin Handelsomsætning. Han siger: »Jeg drog ned fra Yams Land i Nubien med 300 Æsler belæsset med Røgelse, Elfenben, Korn, levende Pantere i Bur, Ibenholt, Kanel og andre gode Varer. Jeg var mere aarvaagen og paapaselig end nogen Karavane-Købmand, som har været.«

Vi har her Aabenbaringen af, hvorledes og hvorfra Kong Salomon fik sine rige Forsyninger, for hans Trone var af Elfenben og indlagt med Guld. Hvert tredje Aar bragte hans Skibe ved Tarsis ham Lad-





De to Kort viser Egnen omkring Eufkrat og Tigris dels paa Abrahams Tid, dels i vore Dage. Først af alt vil man lægge Mærke til, at Flodernes Leje har skiftet Plads i det lave, sumpede Land. Det medførte Slam har endvidere efterhaanden dannet saa stort et Delta, at Ur og Eridu, som før laa ude ved Vandet, nu ligger langt oppe i Landet. Ur, Abrahams Fødeby, var dengang en mægtig Havneby, samtidig gik den største Karavanvej her forbi. Hvilket blændende Perspektiv kaster denne Kendsgerning ikke over de gamle bibelske Beretninger — Skibsfarten og Bibelen nærmer sig hinanden.

ninger af Elfenben tilligemed Guld, Sølv, Aber og Paafugle.

Den gamle Fortæller giver ogsaa en Oversigt vedrørende Import og Eksport fra disse Havne. »Der indføres paa disse Pladser: uforarbejdet Klæde lavet i Ægypten til Berberne; Klædninger fra Arsinoe; Kapper af daarlig Kvalitet! og farvet i Farverier; dobbeltfrynede Lærredskjorteler; forskellige Sager af Flint-Glas og Malm, som bruges til Ornament og som Smaastykker i Stedet for Mønter; Plader af blødt Kobber til Kogeredskaber eller skaaret op i Strimler til Broscher, Ringe og Ankelbaand for Kvinder; Jern forarbejdet som Spyd til Vaaben mod Elefanter og andre vilde Dyr eller til Brug i Krige. Desuden indførtes smaa Økser, Sværd og Bødkerøkser, Kopper og Kar af Kobber; Vin fra Laodicea og Italien; Olivenolie; Guld- og Sølvplader til Kongesmykker; Krigsdragter; Skinddragter og fra Ariaca paa den anden Side Røde-Havet kom indisk Jern, Staal og indisk Bomuldstøj. Endvidere bredt Klæde, kaldet Monache, en anden Slags kaldet Sagmatagene, og Gjorder, Kapper af mallowfarvet Klæde, Musseliner og Lakfarver.«

Dette er jo en ret lang Liste over Sager, som disse Pladser importerede, til Gengæld udførte de store Mængder af Elfenben, Skilpaddehorn og Næsehorns Kamme.

Ved Avalites drejer Bugten mod Øst og har efter hans Beskrivelse sit smalleste Sted her (hvilket jo er rigtigt). Efter en Sejlads paa 400 miles mod Øst langs samme Kyst finder man andre Berber-Markeds Pladser, der kaldes Langvejs-Havnene. De ligger der med visse Mellemlug uden nogen egentlig Havn, men har alle en Slags Rhed, hvor Skibe kan gaa for Ankers og ligge i godt Vejr.

»Efter Avalites kommer en Markedsplads, som er bedre kendt, Malmoa, omtrent 80 miles længere ude.« Her er Importen den samme, men Eksporten er Myrra, Røgelse, Kanel, indisk Kopal, Macir (aromatisk Bark) og enkelte Slaver.

»To eller tre Dages Sejlads herfra ligger Mundus, hvor Skibene ligger sikkert til Aankers bag en Ø tæt ved Kysten. Røgelsen herfra er særlig udsøgt, og de Handlende meget stridbare.«

Andre to eller tre Dage bringer os til Mosyllum, hvortil naaede store Kvanta af Krydderier.

Hvis man herfra sejlede videre og rundede »Krydderi Pynten«, naaede man Byen Pano og 40 miles herfra Opone. Herfra fandt den største Krydderi Eksport Sted, endvidere solgtes her udmærkede Slaver, som bragtes til Ægypten i stort Antal og endelig større og bedre Silpadder end andre Steder fra.

#### Handel i Havnen.

##### Oldtidens Frihavn!

Det er et Faktum, at Østen paa mange Omraader ikke har forandret sig i Aartusinder, mange Steder kun lidt, andre slet intet. Man kan derfor uden Tvivl til Forklaring af Forholdene dengang godt anvende den bekendte Rejsende, Løjtnant Cruttenden's »First Fortsteps in East Africa« som Grundlag for et Billede, der viser Havnelivet paa hin Tid.

»Fra April til tidligt i Oktober er Pladsen saa godt som uddøet, men ikke saa snart skifter Aarstiden, før Stammerne fra det Indre myldrer ned til Stranden og bygger Hytter i Forventning om mange Tilrejsende.

Små Baade fra Yemens Havne haster af Sted for at møde Købmændene, inden de større Fartøjer fra Muscat, Sur, Ros el Khyma ankommer efterfulgt af de tungtladete Bagalos fra Bahrein, Bassora og Graen. Sidst af alle ankommer de fede og velnærede Banankøbmænd fra Porebandar, Mandavi og Hombay langsomt anduvende i deres brede »Kotias« med en pralende Række tomme Skindflasker hængende over Agterdækket. Paagaende lægger de sig i forreste Linje og dominerer herfra hele Markedet med deres Kapital og Dygtighed.

»Her hersker nu et fuldkomment Babel, en frygtelig Blanding af mange Sprog. Ingen er Hersker, høje-

ste Lov er den paa Stedet herskende Skik. Daglig opstaar Skænderier, som dog ordnes ved Hjælp af Spyd og Knive!! De Kæmpende afgør Sagen inde paa Strandbredden lidt fra Byen, da det er forbudt (en utalt Lov) at forstyrre Handelen paa Markeds-Pladsen. Lange Rækker af Kameler ankommer og drager bort Dag og Nat. Slave-Karavanerne fra det Indre kendetegnes ved en mægtig Støvsy i Ørkensandet, det er de Hundre ler af Børn, der følger med, og som vilde og øre tumler rundt i Leg.

Her mødes Slavehandlerne fra Somali og Galla med deres Kolleger fra Bagdad, Bassora og Bandar Abbas, og den vilde Gudabirsi med Hovedet indhyllet i skarlagensrødt Faareskind i Stedet for en Paryk af Fjer ses fredsommeligt borttuske sine Strudsfer til den smiskende hinduiske Købmand fra Porebandar, der forsigtigvis lever ombord i sin Bunda-Baad og kun har udstillet ganske faa Varer paa en elendig Maatte paa Strandbredden.

Ved Slutningen af Marts forlader Skibene Havnen og i April er der ikke andet tilbage paa Strandbredden end Benene fra slagtede Kameler og Faar og nogle enkelte Bindingsværkshytter, som omhyggelig stables i Dynger for at kunne bruges næste Aar.

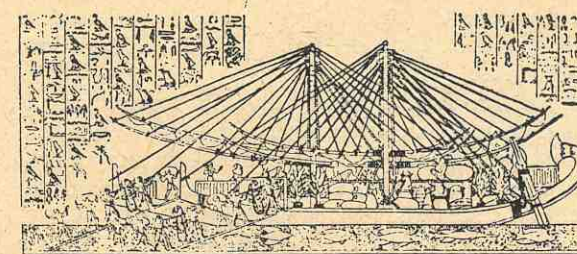
»Passerer man nu videre Syd efter forbi Opone, er der et langt Stykke uden egentlige Havne, men mange Steder, hvor Skibe kan ligge for Anker. Næste betydelige Havn er Meunthias (nu kaldet Zanzibar), som ligger tredive Mil fra Hovedlandet og er lavt og skovbevokset. Her er mange Floder, som ununder, mange Fugle og Skilpadder, af vilde Dyr kun Krokodiller, som dog ikke angriber Mennesker. Paa denne Plads anvendes sammensyede Baade og Kanoer udhulede af et enkelt Stykke, de bruges særligt til Fangst af Skilpadder. Der findes baade Land- og Havskilpadder, de sidste kun af 30 Tommers Længde.

To Dages Rejse herfra ligger den yderste Markeds-Plads paa Landet Azania eller Rhapta, og baade Elfenben og Skilpadde Skaller findes i store Mængder. Folkene i Muza holder Landet under Kontrol og sender mange store Skibe dertil. De bruger arabiske Kaptajner og Agenter, som er i Familie med de Indfødte, derfor kender de hele Kysten og forstaar Sproget.« Handelen er her som de andre Steder, kun bruges Vinen ikke som Handelsvare men til at sikre sig de Indfødtes Venskab med.

»Men herefter findes der ikke flere Havne paa Kysten«, siger vor Hjemmelsmand. »Herfra bøjer den ukendte Kyst mod Vest, og Havet her forener sig med Havet mod Vest.«

Ved at sammenholde hans Ord med Kortet, der viser, hvorledes Vesteuropa, Rom, paa hin Tid opfattede »Verden«, ser vi, at vor ukendte Forfatter ved en god Del mere. Thi paa Kortet er Afrika kun vist til Spidsen mod Øst, medens han nævner os Kysten helt ned til Zanzibar, og faa Aar efter lærte man endda Madagaskar at kende.

Vi vender nu tilbage til den arabiske Kyst, ja helt op til vort Udgangspunkt, den gamle By Apologus i den mesopotamiske Bugt med de mange Karavanveje. Ikke langt herfra laa Charax, i hine gamle Tider en betydelig Stapelplads, paa eengang beliggende ved den store Karavanvej og tæt ved en mægtig Havneby, Apolozus. Til denne By bragte indiske Skibe regelmæssigt Trælaster af Teak og Iben-



Ægypten kendte ikke de senere Tidens Karaveller, Fregatter, Fuldriggere, Clippere, Dampere og Motorskibe, men de er dog ganske statelige disse to ægyptiske Lastdragere, som her ligget ved Kaj og lossere. Talrige Havnearbejdere er i Gang med at slæbe Sækkene i Land, ombord tumler Besætningen med at lægge Sække klar eller hejse dem op af Lasten.

holt, medens Skibe fra Vane og Sydarabien bragte Røgelse og Krydderier.

#### Omana.

Til denne Plads ankom regelmæssigt Skibe fra Barygaza (Indien) ladet med Kobber, Sandaltræ, Teak og Ibenholt, og modtog herfor Perler, Purpur, Klædninger, Vin, Slaver og Guld. Ogsaa denne By i Persien har gennem Aartusinder været Centret for en udstrakt Handel paa Indien i Forbindelse med Karavanerne. Muligvis har denne Kyst været »det Land Ophir«, som kendes fra Salamon's Handelsrejser.

Med Hensyn til disse Træsorter gælder det, at Sandeltræ omtales tidligst paa denne Tid. Teaktræ har derimod fundet Vej til Vesten paa et langt tidligere Tidspunkt, c. 2000 Aar. Dets Egenskab er særligt den, at det indeholder store Mængder af Harpixstof, som opfylder Porerne og gør det modstandsdygtigt overfor Vandets Paavirkning. I Mesopotamien har det været kendt senest 600 før Kr.

Ibenholt kendtes her c. 2500 før Kristus. Ægypterne fik det fra Sudan og maaske ogsaa fra Indien.

Vor Kaptajn tager os nu langs Scythias Kyst, som viser sig at være marskagtig hele Vejen. »Mod Øst løber Sinthus ud i Erythraes Hav (det indiske Hav), den største af alle Floder. Den fører en uhyre Masse Vand med sig, Floden selv har syv Udmundinger, kun ad den midterste kan man sejle, og ved dennes Bred ligger Byen Barbaricum.«

Barbaricum er sidenhen begravet under Dynd, der kommer i saa store Mængder, at det paa eet Aar kan danne en Ø paa 65 Kvadratmiles og tre Fod høj. Nutildags ligger Flodens Munding langt sydligere ved Karachi.

Vor gamle Kaptajn siger: »Skibene maa ligge for Anker ved Barbaricum, men deres Ladning sendes med Floden op til Hovedstaden til Kongen.«

Eksporten i hans Dage var Bomuld, Bdelium, Lycium, Kostus-Rødder, Nardus, Tyrkis, Helvedssten, Safr, bløde garvede Skind, Bomuldsklæde, Silke-traad og Indigofarve. Nutildags udføres Hvede og Oliefrø. Importen var dengang lette Klædestoffer, dekoreret Linned, Topaser, Koraller, Røgelse, Styraks, Glaskar, Sølv, Guld og lidt Vin.

Da Vasco da Gama vendte hjem efter sin berømlige Færd rundt Cap det gode Haab til Indien, medbragte han et Brev fra Zamarinen af Kalkutta til Kongen af Portugal, hvori det hed: »I mit Land er



der Overflod af Kanel, Ingefær, Peber og ædle Stene. Hvad jeg ønsker fra dit Land er Guld, Sølv, Koraller og Purper.«

Kostus er Roden af en fleraarig Vækst, som gror paa Kashnurs Dalskraaninger i Højderne mellem 8—13000 Fod. Romerne brugte den som Krydderi og Parfume. Endnu i vore Dage findes i Kashmir store Plantager, som afskiber Mængder af Kostus over Kalkutta og Bombay til Kina og Havnene ved Røde Havet.

Lycium udvandt af forskellige Arter Berberis fra Himelaya, af Roden og Bladstilkens lavedes et særligt Farvestof, Bladstilkens, Frugten og Rodbarkens anvendtes til sammensnerpende, blodstandsende Medicin. I Pompeii og Herculaneum har man ved Udgravninger fundet talrige Skaale indeholdende Lycium.

Nard var Roden af Ingefærgræs fra Punjab, Baluchistan og Persien. Af denne Rod udvandt man en Olie, som brugtes dels til Parfume, dels i Medicinens Tjeneste som Salve ved Behandlingen af Saar.

Lapis lazuli var en opalblaa Sten med gule Pletter, som fra ældgammel Tid anvendtes til Ornamentik.

Ephifanius, Biskoppen af Solamis, siger, at Lovens Tavler, som Moses nedbar fra Bjerget, var skrevet paa Lapis lazuli.

Serisk Pelsværk blev benævnt saaledes, fordi det bragtes til Markedet af Cererne, et Folk, som ogsaa var bekendt for deres fine Staalvarer. Den romerske Skribent Plinius siger: »Af alle de forskellige Slags Jern bærer det fra Sererfolket Prisen. Det sendes til Markedet tilligemed Blonder og Pelsværk.« Indisk Staal har altid været berømt. Edrisi siger i det 12. Aarhundrede: »Hinduerne exellerer i Fabrikation af Jern, de har ogsaa Smedier, hvori Verdens bedste Sabler smedes.«

Indisk Staal kom mest fra Haidarabad lidt Nord for Colconda og blev udskibet til Punjab og Persien for at blive forarbejdet til Staal. De berømte Damascusklinger i Middelalderen skyldte for største Delen denne Kilde sin Oprindelse.

Alle disse Sager, dette Væld af Varer ind og ud fra Barbaricum viser tydeligt en bemærkelsesværdig international Handel, ikke mindst naar man betænker, at mange Ting blev bragt frem fra saa afsides beliggende Pladser som Bokhasa og Kashmir for at afskibes fra denne Havn, der vekslede Gods fra saa forskellige Lande som Vest-Algier og Kina.

#### Eirinon. (Nu Rann of Cuth).

Vor gamle Kaptajn viser sig som en glimrende Observator. Han siger om denne By:

»Dens forskellige Dele kaldes ganske enkelt den lille Flod og den store. Begge Steder er Vandet lavt med talrige Sandbanker, som flytter sig og ligger langt fra Kysten. Det hænder da ofte, at selv om Kysten ikke er i Sigte, kan Skibet gaa paa Grund, og hvis man da forsøger at forcere sin Kurs, bliver Skibet Vrag. Et mægtigt Forbjerg udgaar fra denne Bugt, drejer mod Øst fra Eirinon, derfra mod Syd og Vest; det indesluttede Delta hedder Baraca og indeholder syv Øer. De, som ankommer til Indsejlingen af Golfen, kan undgaa Faren ved at holde en Smule af eller staa til Søs igen. Men de, som trækkes

indenfor Gulfen ved Baraca, er fortabte. For Tidevandsbølgerne er høje og meget kraftige, og Søen har Understrøm med mange Hvirvler og Bagstrømme. Bunden er paa sine Steder ikke til at maale Dybden af og andre Steder fyldt med Klippekanter, saa at Ankrene enten tabes eller skæres af eller skamflæs mod Bunden.«

Den her omtalte Gulf er nu en øde Saltslette paa omkring 140 miles lang og henved 60 miles fra Kyst til Kyst. I den tørre Tid er den henved 10—12 Tommer over Havets Overflade, under Regntiden staa den et Par Fod under. Eengang var den helt under Vand, og gamle Havneanlæg ses nærved Nazar Parkas paa Østsiden. Op i den historiske Tid har været drevet en udstrakt Skibsfart, og selv i vore Dage er Havnen ved Mandavi paa Sydsiden i udstrakt Forbindelse med Zanzibar ved Skibe paa 50 Tons og med 10 Fods Dybgaaende. Bugten ved Baraca hedder nu Bugten ved Cutch.

#### Barygaza.

Sydefter naer vi til Barygaza (det moderne Broach i Cambay Bugten tæt ved Nerbuddas Munding). Herom siger han: »Det er et frugtbart Land, hvor der dyrkes Hvede, Ris og Sesamolie, desuden udføres Smør, Bomuld og Klæder. Der findes meget Kvæg, og Befolkningen er høj af Vækst med sort Hudfarve. Hovedstaden hedder Mumagara, og herfra sendes Klædet til Barygaza.« Minnagara skal være den moderne By Indore.

Et Blik paa et moderne Kort vil vise, at Landet her rundt om Cambay-Gulften er godt forsynet med Havne, Distriktet hedder Gujarat og er endnu eet af de rigeste i Indien. Ikke mindre end henved 60 Havne ligger her Side om Side kystlangs, og Jordbunden egner sig fortræffelig for Bomuldsdyrkning. Der eksporteres store Mængder af Hornkvæg, Faar, Heste og Korn til Bombay og andre af Indiens Byer.

#### Tidervand og Grunde.

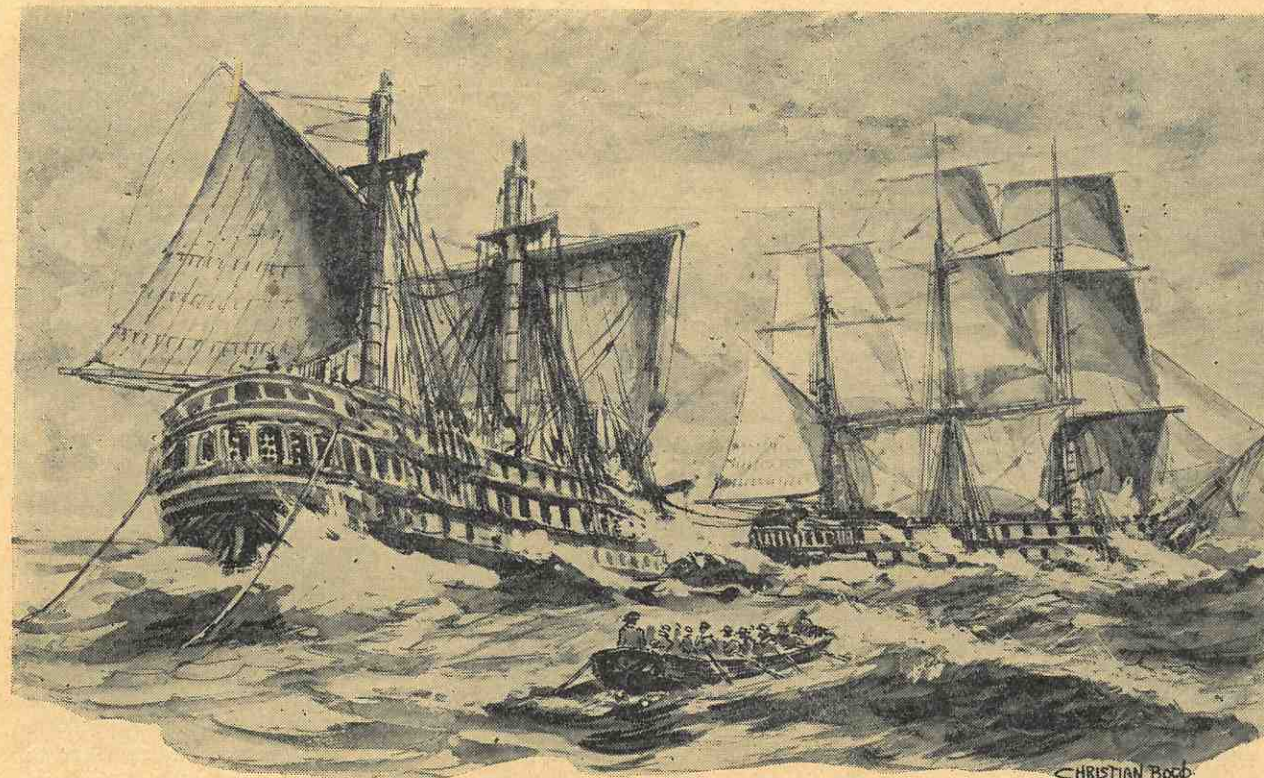
Vor Hjemmelsmand fortæller os nu om Navigationen paa Gulften:

»Flodmundingen ved Barygaza er vanskelig at passere, fordi den er fyldt af Grunde og Kysten saa lav, at man ikke ser den, før man er ganske tæt inde. Derfor holder Kongen særlige Lodser her, som tager Skibene op tværs gennem Grundene og bringer dem for Anker ved særlige Stationer. Indsejlingen begynder ved Flodtid, og under Ebben ligger man for Anker paa et sikkert og uddybet Sted.«

#### Gode Raad til andre Navigatører.

»Hele Indiens Land har mange Floder og megen Ebbe og Flod, der stiger ved Nymaane, er størst tre Dage under Fuldmaane og tager af med Maanen. Men ved Barygaza er det ganske særlig stærkt, her kan pludselig være tørt Land, hvor der før var Vand med store Skibe og Vand, hvor før var Land. Og Flodbølgen gaar mange Mil op ad Floden stik imod Strømmen. Derfor er Indsejling og Udsejling saa vanskelig, for Flodbølgen er saa stærk, at intet Anker kan holde. Ja selv store Skibe er bleven grebet

(Fortsættes Side 37).



## Julestormen 1811

Da de engelske Krigsskibe „St. George“ og „Defence“ bleo Drag paa den jyske Kyst. 1400 Mand omkom.

Vi gengiver hosstaaende den gribe- bende Beretning om den største Strandingsulykke ved Jyllands Vestkyst efter »Det norske Redningsvæsen«, af Fuldm. C. P. Eisenreich og med dennes Tilladelse.

En Flaade, der i hollandske Beretninger angives til 230 Sejlere, afgik i Begyndelsen af December 1811 fra Østersøen, bestemt til England. Omtrent 30 af disse Skibe var Trælastdragere og stykgodsladede Fartøjer, der hovedsagelig hørte hjemme i London og Byerne ved Kanalen. Den store Flaade var beskyttet af en hel Eskadre, kommanderet af Admiral Saumarez, der havde hejst sit Flag paa det fra Trafalgerslaget bekendte Linieskib »Victory« paa 102 Kanoner. Næstkommenderende paa Flaaden var Admiral Reynolds, hvis Flag vajede paa Kolossen »St. George«, et Linieskib paa 98 Kanoner med en Besætning af 852 Mand. De øvrige større Krigsskibe var »Defence« paa 94 Kanoner, ført af Kommandør Atkins, »Cressy«, »Hero«, »Orion« og »Wiggo«, hver paa 74 Kanoner og med en Besætning paa omkring 600 Mand. Foruden disse Skibe dækkedes Flaaden af en Del mindre Fartøjer og en Del Brigger, hvis Antal ikke opgives.

Til Trods for denne Beskyttelse maatte den

store Flaade allerede i Østersøen betale sin Tribut til Kaperne.

I Følge engelsk Beretning gik allerede her 21 Skibe tabt ved dristige Overfald midt oppe i Koffardiflaaden. Det næste Uheld var, at Kolossen »St. George« blev siddende paa Lollands Rødsande og mistede sine Master, hvorfra den blev nødt til at lade sig slæbe gennem Bæltet og Kattegat til Vinga, hvor den ankrede den 16. eller 17. December.

Admiral Saumarez havde givet Linieskibet »Defence« Befaling til at ledsage »St. George«, og disse to Skibe samt Fregatten »Cressy« blev nogle Dage liggende i Vinga, medens den øvrige Del af Flaaden fulgte Konvojen. Her blev saa godt som gørligt oprigget nye Master, og den 21. December afsejlede Admiral Reynolds, ledsaget af »Defence« og »Cressy«. Natten til den 23. December rød det imidlertid op med en Storm, hvorunder »St. George« paa Grund af sine svækkede Master ikke kunde føre Sejl. Efter en anden Beretning skal et Forsøg herpaa have kostet Admiralskibet dets Stormast. Admiral Reynolds signalerede nu til Kommandør Atkins, der holdt ned til St. George, som hjælpeløst drev for Vind og Vejr. Der stod intet andet til Rest end at for-



søge atter at tage det kolossale Skib paa Slæb. En Baad blev sat ud fra »Defence«, og det lykkedes at faa en Trosse om Bord i »St. George«. »Defence« forcerede nu med alle Sejl, Linieskibet kunde føre, for at redde Admiralskibet. Det viste sig imidlertid at være et frugtesløst Arbejde. I det forrygende Vejr drev begge Skibe tværs af deres Kurs, og efter en af de reddedes Udsagn, skal Atkins til Slut have ladet Slæbetovet kappe, for i alt Fald at redde sit Skib. Det var imidlertid for silde. Henimod Morgenen den 24. December stødte »Defence«, der syntes at have gjort Forsøg paa at holde ind i Hamburgbugten, paa Rysensteen Strand. Der blev øjeblikkelig affyret 6 Kanonskud og givet Signal med Blaalyt til Admiralskibet om, at »Defence« var uden Redning. Masterne blev kappet for at lette Fartøjet og muliggøre Redning af Mandskabet, men Havet var nu rejst i en frygtelig Højde; den ene Braadsø efter den anden styrtede ind over det grundstødte Skib, og en grænseløs Forvirring opstod blandt de 600 Mennesker, der i den mørke Nat myldrede op paa Linieskibets øverste Dæk, thi det var aabenbart, at Skibet ikke længe vilde modstaa de voldsomme Søer, der tordnede over det.

»Defence« var et gammelt Fartøj, 45 Aar, og syntes desuden ikke, at have været meget stærkt bygget i Forhold til sin Størrelse. En ganske kort Tid var tilstrækkelig til at bringe dets Tømmer og Planker til at briste, medens dets Baade knustes. Det eneste, der stod til det ulykkelige Mandskabs Raadighed, var Vragstumper og Rundholter, hvortil man surrede sig og sprang i Søen. Fem Kvinder befandt sig ombord, blandt disse en Dame, gift med en af Skibets Befalingsmænd, hvis Søn var om Bord som Midshipman eller Kadet. Denne blev af sin Fader surret til et Vragstykke, og i Graalysningen saa man dette Vragstykke blive kastet op paa Stranden, hvor Drengen blev grebet og reddet af Kystboerne, men den unge Kvinde og hendes Mand, der forsøgte samme dødssvangre Vej, blev knust i Brændingerne. Kommandør Atkins selv med 5 Mand havde surret sig til en Læsejlbom, men Træstykket blev kastet op paa Land med de 6 Lig. Kommandøren var endnu varm, da han blev grebet og ført op paa Stranden, men døde i sine Redningsmænds Arme, ligeledes hans Sekretær, der antagelig var en af de 5.

Men der forestod en ny og endnu mere rædselsfuld Katastrofe.

Admiralskibet med dets 352 Mand og dets 200 Marinere var grundtstødt noget Syd for det ulykkelige »Defence«, hvis knuste Planker og Tømmer hvirvledes rundt i det forfærdelige oprørte Hav. De Signaler, som Kommandør Atkins havde givet Admiralskibet, havde ikke kunnet redde dette fra at dele »Defence«s Skæbne. Om Bord i »St. George« var man uhjælpsomt drevet mod

sin Undergang. Admiralen havde ladet alle sine Ankre falde, men Tovene var sprungne som Traade, og det kolossale Fartøj slængtes ind efter paa den samme Strand, hvor dets Kammerat havde fundet sin Undergang. Noget efter at Skibet var stødt, lod Admiral Reynolds en Baad sætte ud, bemanded med 14 Mand, men den kæntrade straks, og de omkom alle. Men »St. George« var et nyere Skib, stærkere bygget, og Bølgerne slog med frugtesløst Raseri mod det svære Skrog. Baade, Skanserækker og alt opstaaende knustes og skylledes ind i Skibets Rum, ødelagde og bortskyllede alt spiseligt, men Overskibet holdt endnu sammen. Kastet over paa Siden, laa Kolossen der, men som det syntes, er Fartøjet ved at stoppe op for sine Ankre nogle Øjeblikke, kommen i den forholdsvis heldige Stilling, at faa Boven mod Søen, medens Agterenden vendte mod Land, hvorved det selvfølgelig har haft en betydeligere Modstandskraft og frembudt et skarpere Angrebepunkt for Braadsøerne.

Fra Land mente man at skønne, at der herskede god Ro og Orden om Bord, og endnu i Jule-natten saas der Lys i Kahytterne. Men da Juledagsmorgen brød frem, saa man, at det store Skrog var fuldstændig Vrag. Mange af Besætningen var rimeligvis om Natten revet over Bord af Braadsøerne, men der var endnu adskillige Hundreder om Bord.

Der forestod imidlertid en gruopvækkende Stund. Et umaadeligt Vandbjerg væltede sig med Tordenlarm ind over. Det var en af disse forfærdelige Bølger, der oprører selve Havbunden og opsuger Sand og Stene, som forvandler dens Vand til en brunlig tyk Masse, der knuser alt for sig, indtil den som en Lavine styrter sig ind over Stranden med sit Bytte. Et Øjeblik tidligere havde man paa Admiralskibets luv Side set en Menneskeklynge, som man anslog til henved 400 Mand. Da Bølgen var naaet hen over det ulykkelige Skib, var alle disse Mennesker revne med, og deres Lig rullede ind over Stranden midt i den mørke forfærdelige Vandmasse.

Som det synes, har det kolossale Skrog ogsaa nu i denne Bølge faaet Naadestødet, thi der gjordes nu fra Skibet Masseforsøg paa at naa Land ved at styrte sig ud i de rullende Søer. Admiral Reynolds samt Marinekaptajn Kold, fulgt af mange Mand, sprang over Bord omtrent samtidig, men det ulykkelige Forsøg mislykkedes. Ingen af de dristige Svømmere naaede levende Stranden, de grumsede Brændinger opkastede kun deres Lig. Forfærdede over dette rædselsfulde Skue der foregik for de tilbageværendes Øjne, tyede disse op i Rigningen af en endnu staaende Mast, dels op paa Linieskibets høje Hytte agter, for ikke at skyldes bort med de forfærdelige Braadsøer, der rullede ind over Fartøjet. Efter en kort Stunds Forløb brækkede imidlertid den forhen svage Mast, og alle, der havde søgt Tilflugt her, fandt Døden i Brændingen eller knustes i Faldet mellem Vragstykkerne. Tilbage paa Skibets Hytte og høje Agterdel var imidlertid til henimod Aften omtrent 150 Mand, hvis Nødskrig af Stormen bares mod Land.



Kommandøren var endnu varm, da han blev grebet og ført op paa Stranden, men døde i sine Redningsmænds Arme, ligeledes hans Sekretær, der antagelig var en af de 5.

En stor Menneskemængde var her efterhaanden forsamlet fra de omliggende Sogne, men man manglede ethvert Middel til at sætte sig i Forbindelse med de skibbrudne. Det var først 40 Aar senere, at Redningsvæsenet i Danmark blev organiseret, og hvor der blev oprettet Redningsstationer omkring de Steder, hvor Strandingen skete. Af de 2 Skibe stod »St. George«, der var det mest dybgaaende 400 Favne fra Land, »Defence« noget nærmere. Det eneste Haab, Kystboerne havde, var, at Stormen vilde lægge sig, i hvilket Tilfælde man haabede at kunne komme »St. George« til Hjælp med de Baade, man havde. Den forsamlede Menneskemængde forblev da paa

Stranden i Forventning herom hele den paafølgende Nat, indtil 2den Juledags Morgen oprandt, men det første Syn, der i Graalysningen viste sig, var et mennesketomt Vrag, hvis mørke Rester hævdede sig op over det mudrede, oprørte Hav, der endnu rullede sine Vandbjergs ind over Stranden. De ca. 150 Mand havde delt deres ulykkelige Kammeraters Skæbne, og var i Nattens Løb revne med af Brændingen. Af Admiralskibets 852 Mand lykkedes det kun 10 Matroser at naa Landet levende. Paa en hel Mils Strækning fra Fjaltring Strand langs den lave sandede Klit sydefter, var Stranden bedækket af døde Legemer og Vragstumper. Og paa Ringkøbingkysten til Bjerre-



gaard drev flere Hundrede Lig i Lind, og selv mange Lig fandtes paa Stranden helt til Blaavand. Admiral Reynolds genfandtes ikke. Kommandør Atkins blev derimod bisat i Fjaltring Kirke eller det Kirken tilbyggede Kapel, der havde en underjordisk Begravelse for Sognets Præster. Herfra førtes Liget senere til Husby Kirke, hvor det bisattes, og hvorfra det senere førtes til England. De ilanddrevne Lig blev mange Steder begravede paa Kirkegaardene, men paa adskillige Steder satte Befolkningen sig derimod, da de ilanddrevne hørte til Landets Fjender, og de blev da jordede i Klitterne i de saakaldte »Dødemandsbjerge«, hvoraf adskillige endnu paa vises paa Kysten. Alle de, der kom levende i Land, maatte behandles som Krigsfanger, og de blev udvekslede for danske Fanger i England. Den engelske Regering gav endda 2 Fanger for hvor af de strandede Søfolk.

Af de to Linieskibes Armatur optoges kun 6 Kanoner og en Del Krudtfade. Selve Vragene boredes efterhaanden ned i Sandet, men mange Aar derefter saas endnu ved Lavvande Stumperne af »Defence«s Master ud for Bøvling Klit. I

1876 blev Vragene undersøgt af et Dykkerselskab fra Fjaltring, de stod da i betydelig større Afstand fra Kysten paa Grund af Havets Bortskæring af denne. For en Sned Aar siden har et Dykkerselskab paa Harboøre paany arbejdet ved Vragene og der blev da optaget henimod et halvt Hundrede Kanoner, hvoraf den største vejede 7000 Pund.

Den ledsagende Fregat »Cressy« menes ogsaa at have været nær ved at strande, men da den var en god Sejler, som ikke havde lidt Havari, lykkedes det Skibet at klare Landet fra sig og komme til Søs. —

Forliset af de to Krigsskibe var dog ikke den eneste Ulykke, der ramte den store engelske Flaade. Den første Del af denne naaede den hollandske Kyst, hvor den overfaldtes af den samme Storm, som gjorde det af med »St. George« og »Defence«, og Størstedelen af Skibene strandede her. Den største Ulykke ramte Linieskibet »Hero«, af hvis 650 Mand store Besætning ikke en eneste blev reddet, og i det hele menes der paa den hollandske Kyst at være omkommet omtrent 3000 Mand fra den engelske Flaade. —

## En Fisker som Kunstner.

Hosstaaende Tegning er tegnet af Fisker Karl Hansen, Kerteminde, som har sendt os Kunstværket, hvilket vi med Glæde reproducerer.

Hr. Fisker Karl Hansen skriver:

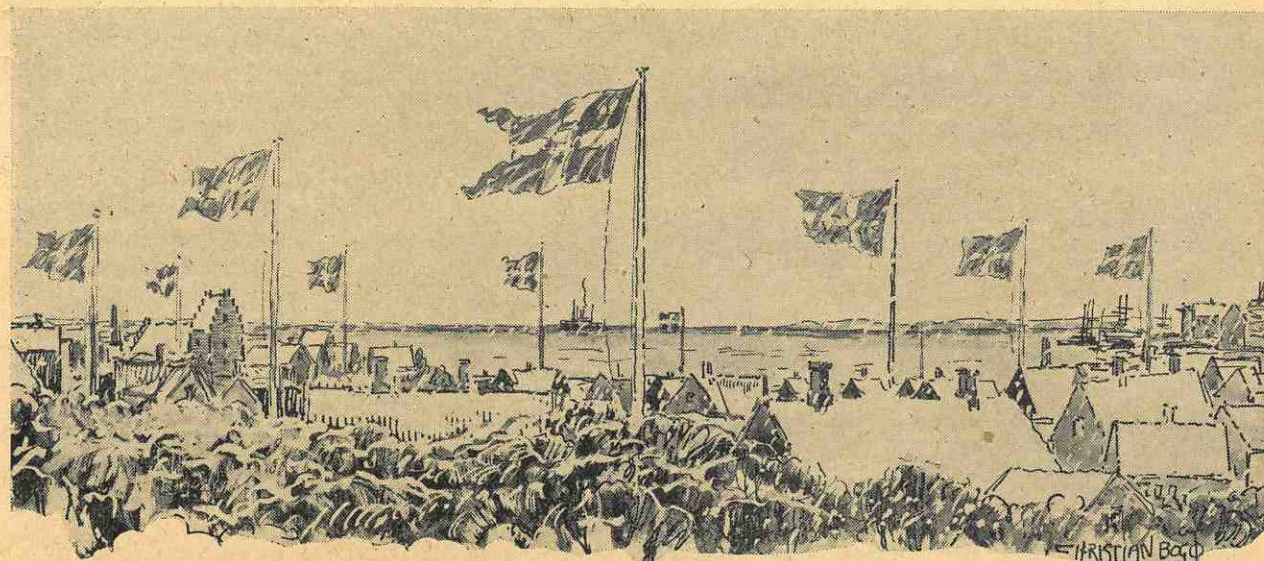
Hr. Redaktør!

Jeg tillader mig hermed at sende Dem et Billede, som jeg haaber, De kan bruge i Deres ærede Blad.

Motivet er en Sildebaad i Store Bælt, den ligger for Garnene. I Baggrunden ses Fyrene fra en Del af den øvrige Sildeflaade. En Dampers Lanterner viser sig i faretruende Nærhed af Garnene. Vagtsmanden purrer ud, og der bliver nu blusset for muligvis at faa Damperen til at gaa klar af de ret kostbare Garn, der, som De maaske ved, er forsynet med en Lysvager for den anden Ende af Garnene.

Som vore Læsere vil erindre, bragte vi fornylig nogle Billeder, som en Havnearbejder, tidligere Sømand, havde tegnet, og gentager her, at det er for-

bavsende, saa ofte man mellem Søens Folk træffer Talenter, der ikke alene arkitektonisk set træffer det rigtige, men ogsaa forstaar at lægge Stemning i Arbejdet.



## DER FLAGES!

JULEFORTÆLLING AF MARTHA LICHTENBERG MADSEN

Tolderen var ved at laase sin Pult. »Ja, saa sætter vi altsaa Flaget i Morgen tidlig,« sagde han og raslede med Nøglenippet.

»Selvfølgelig!« svarede Mægleren, der stod med nogle Skibspapirer i Haanden. »Det er jo da ikke enhver, der har Lykken med sig som Skipper Skudeløs. Han maa modtages med Honnør.«

Tolderen smilede og laasede ogsaa Døren. Ude i Forstuen blev han staaende lidt. »Danske Sømænd er nu li'egodt nogle Kærnegutter,« sagde han og trampede ud i Sneen.

Mægleren nikkede. »God Jul!« sagde han og gik hjemad gennem Lillebys Hovedgade.

»Tak, i lige Maade!« kom det fra Tolderen. »De tager vel med ud og modtager —«

»Skipper Skudeløs?« lo Mægleren. »Ja, naturligvis.«

Skipper Skudeløs havde faaet sit Navn allerede i Skoletiden. Sin Far havde han aldrig kendt og Moderen var saa lidt hjemme, at der ligesaa godt slet ingen Mor kunde have været; men derved lærte bitte Henrik tidligt at klare sig selv. Helst hang han paa Maven udover Bolværket, laa og skulpede i en Baad eller sad og dinglede med Benene ud over Baadebroen og fiskede. — Fiskede? Ja, i Tankerne var det kæmpestore Torsk og blanke Laks og Gedder, men i Virkeligheden var der aldrig et bitte Nøk paa den Snøre, han kastede ud; og fik han en enkelt Gang med den bare Haand fat i en ubetydelig »Stilling«, saa plejede han at sige: »Du skatte være bange, dit lille Kræ,« og smed den igen ud i det vaade Element.

Skoletiden var den værste for bitte Henrik, for der var intet Vand, og Vand var nu en Gang hans største Lyst.

»Hvad skal du være, naar du bliver stor?« spurgte Læreren en Dag, da Henrik lidt for længe sad og grundede over, hvilke Lande det nu egentlig var, der hovedsagelig levede af Agerbrug og Kvægavl; Munden havde saa tit Lyst til at sige noget, som Tankerne ikke var gode Venner med; og det man tænkte, kunde man ikke altid sige med Munden. Men denne Gang var baade Mund og Tanker enige, saa Svaret kom uden Tøven:

»Skipper!«

»Hvor skal du faa Skuden fra?« spurgte Læreren; men fortød det, da han saa ind i bitte Henriks Øjne, der ogsaa forstod at tale. De Øjne kunde se saa haabløse og fattige ud. Og saa skyndte han sig at forklare nærmere om Agerbrug og Kvægavl.

Men naturligvis var der Kammerater, der syntes, at en Skipper uden Skude var det nok værd at snakke lidt mere om; og da først een havde hvisket »Skipper Skudeløs«, saa var der to, der sagde det, og tre, der raabte det.

Munden paa lille Skipper Skudeløs sagde ingenting, naar det blev raabt, men Tankerne sagde saa meget desto mer; de sagde det bare ikke højt til Kammerater, men de blev indeni bitte Henrik og snakkede godt for ham, naar han blev gal. Ja, de lærte ham endogsaa at smile, naar der blev raabt efter ham paa Gaden. Ganske vist kunde det hælde, at Munden sagde: »Hold Bøtte!« til de andre Munde, men baade Øjnene og Tankerne sagde: »Vent I bare!« og saa lod de Øjne aabenlyst til Kammeraterne.

De lo ogsaa, gjorde baade Øjnene og Tankerne, den Dag, han som fjortenaars Gut stod om Bord i en Marstaller og sejlede ud af Havnen. Han stod i Kabyssens Dør og syntes, han var



næsten ligesaa stor som Kirketaarnet derinde i Lilleby, naar han stod paa det høje, smalle Dørrin. I den ene Haand holdt han en sodet Kasserolle, i den anden et blanktpudset Grydelaag, og han syntes, de to Ting var værd at leve for; de var hans Ejendom, selv om de ogsaa var Skipperens, og derved var de hans hele Verden. Bitte Henrik vinkede med Kasserollen, da han sejlede ud, men der var ingen, som vinkede igen, for hvem vinkede til en Kokkedreng i Kabysdøren?

Men lille Skipper Skudeløs lærte snart, at Verden alligevel var noget større end Kabysen, og at der rundt om var Bølger, som var større end dem, man selv lavede, naar man vippede med Lodsens Plimsoller.

»Du bliver dan'te søsyg, Kok?« spurgte Jungmanden, da han gik forbi; de var bare ret ud for Fyret.

»Nej!« lo Tankerne himmelhøjt, men Munden saa ud som om den var ked af det.

»Ja, for vi skulde jo gerne have Ærter og Flæsk til Middag,« smilede Jungmanden venligt og gav en Haand med ned i Saltkarret; han havde ogsaa selv en Gang været med til at sige Nej, skønt Revolutionen i Mellemgulvet var paa Trappe.

Lille Skipper Skudeløs tog mangen en drøj Tørn ude i Verden, og Verden var stor; men dog ikke større, end at man kunde komme igennem den, naar man havde et Par villige Næver, et Par Øjne, der lo og Hovedet fuldt af Tanker, der handlede før der blev spurgt.

Skipper Skudeløs tog Navnet med sig Verden rundt, det havde Kammeraterne sørget for derhjemme; de havde troet, at de drillede, at de haanede; og paa Henriks Mund kunde det ogsaa til Tider se ud, som var han ked af det hele og Øjnene kunde sige det samme. Men saa kom Tankerne myldrende frem, naar de to andre var kede af det, og de Tanker havde altid travlt med at præke Fornuft. De snakkede til bitte Henrik om, at der var noget, der hed halvbefaren og helbefaren, og saa snakkede de om Styrmandseksamen og om at blive Skipper —

»Skudeløs?« sagde Munden saa og blev bedrøvet.

Men Tankerne snakkede Dag efter Dag og Aar efter Aar; indtil den Dag, da bitte Henrik virkelig havde taget sin Styrmandseksamen. Da lo Øjnene om Kap med Munden og var saa gode Venner med alle Tankerne, at hele Verden blev som en lysende Sol, der næsten skinnede bare for Henriks Skyld.

»Det var godt,« sagde Munden, »at alle de Skarns Knægte der hjemme fandt paa at kalde mig Skipper Skudeløs, for det har ansporet mig til at arbejde; og fordi jeg arbejdede, vilde jeg noget, og naar man for Alvor vil noget, saa bliver det ogsaa.«

»Tror du da, du virkelig en Gang bliver Skipper, saadan med din egen Skude — med Part i den altsaa?« Det var igen Tankerne, dem man aldrig kan lyve sig fra eller fortælle noget, man selv tvivler paa.

Skipper Skudeløs lod Tankerne snakke og svarede dem ikke. Det var især en Nat, hvor det var svært at faa Tid til at tænke paa sig selv, fordi Storm og Hav talte deres Sprog, det Sprog, der kan overdøve alt andet; og naar Storm og Hav for Alvor snakker til Sømanden, der bare har nogle Skibsplanker at stole paa — ja, og saa naturligvis Ham, som enhver stout Søgut stoler paa først og fremmest, — naar Storm og Hav taler deres Sprog, saa taler ogsaa hver en Skibsplanke, hvert Stykke Tovværk, Mast og Rær, Sejl og Rundholt. Der er ikke den Del eller Ting, som ikke snakker med, naar Stormen tager fat, og saa maa Sømandens Tanker blive om Bord og ikke flyve ud i Uendeligheden.

Og saadan en Nat var det, at Kaptajn Henrik tog sin Tørn og lod Tankerne fæstne sig paa et mørkt Punkt, hvor Bølgerne skummede vrede.

Det stod i »Folkebladet« nogle Dage efter, da Lillebys Indbyggere var ved at forberede Julen. »En Skibsbesætning reddet. Kaptajn Henrik fra Lilleby gik i Skibets Baad, han tog sine bedste Folk med sig og de frelste hele Besætningen fra en synkende Skude.«

Kaptajn Henrik fra Lilleby? Hvem kunde det være? Kaptajn —? Det skulde da ikke —?

Jo, sandelig maatte det være Skipper Skudeløs! Man havde jo forlængst hørt, at han ude i det fremmede havde kastet sit sen-Navn bort. Tænk, at det virkelig skulde være ham! Lilleby følte sig stolt paa sit Bysbarns Vegne. Han var allerede lovet en større Pengesum af den Amerikaner, han havde frelst; og nogle Dage efter blev han indstillet til Redningsmedaljen. Lilleby ligesom voksede i de Dage, der fulgte.

»Af Farens Svælg fremblomstrer Pris og Løn,« sagde Tankerne til Kaptajn Henrik, som nok selv vidste, hvad der stod paa den Medalje.

Men Munden sagde til Amerikaneren: »Jeg har jo bare gjort min Pligt og det gjorde de andre ogsaa, der gik med mig ud.«

»Pligt og Pligt!« sagde Amerikaneren og skrev en Chek i den første Havneby, de anløb.

Derfor var der saa stor Staatej i Lilleby, da Juleaften stod for Døren.

»Kaptajn Henrik kommer sgu her til Havnen med en Ladning Kul i Løbet af Formiddagen,« sagde Konsulen. »Hejs Flaget, Jørgen, vi maa hædre den danske Sømand.«

Borgmesteren trak i Pels. »Vi tager ud med Motorbaaden,« sagde han, »for at byde velkommen. Sæt Flaget!«

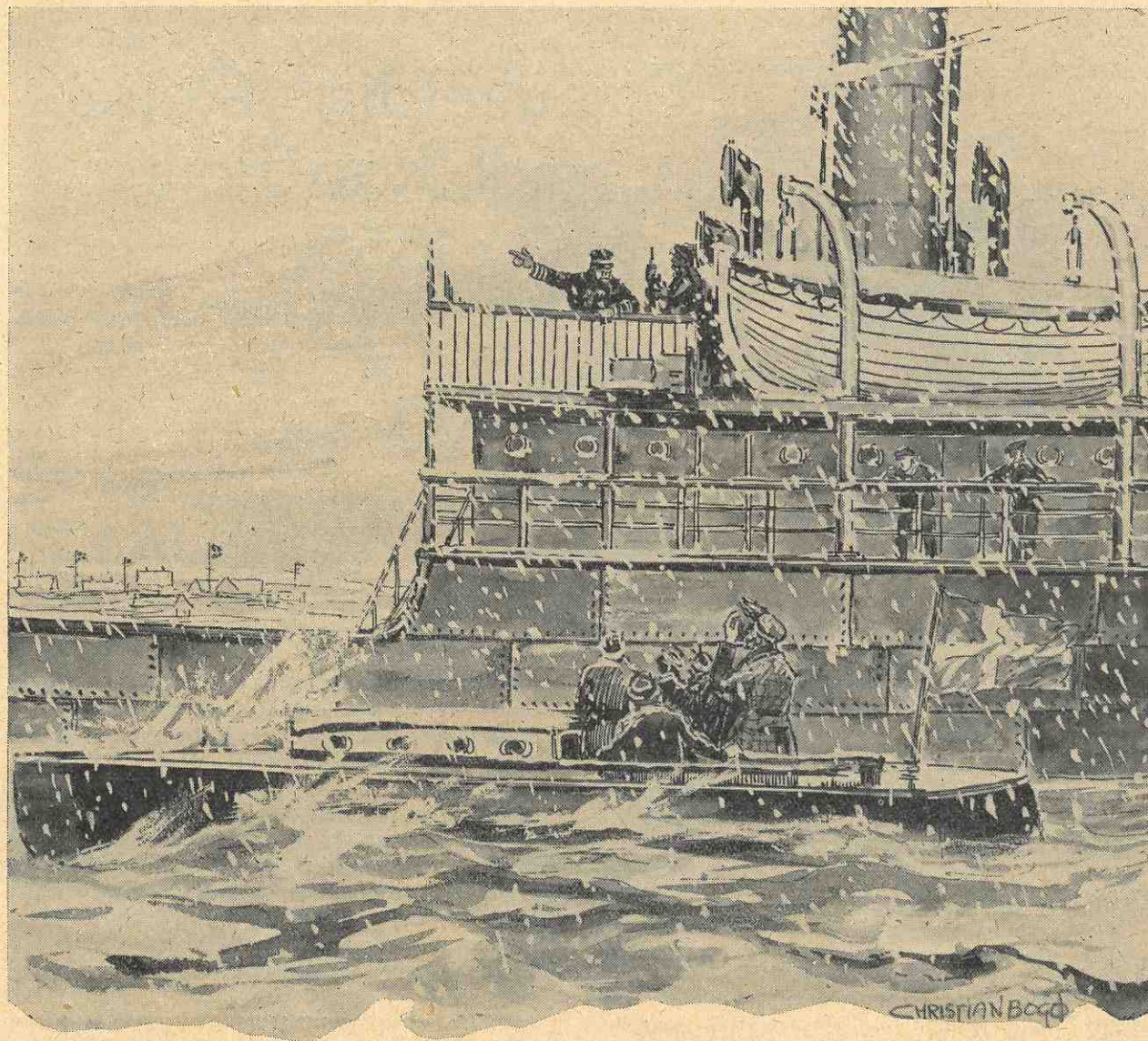
Og da Konsulen og Borgmesteren flagede, og Havnen og Lodsens og Toldboden og alle de smaa hjemlige Skuder, saa spurgte alle andre i Lilleby: »Hvorfor flages der —?«

»Fordi Kaptajn Henrik kommer hertil med sin Damper.«

»Kaptajn Henrik?«

»Ja, Skipper Skudeløs!«

»Nej, da! Er det ham! Ja, saa ma vi rigtignok have sat Flagene!«



»Hvad er der paa Færde derinde?«, spurgte Kaptajnen. — »Der flages«. Da tog Konsulen og svingede Hatten: »Det er Skipper Skudeløs der vender hjem som en Hædersmand«, raabte han gennem den hule Haand.

Kuldampere kom med alle Signalfag oppe og Vorherre lod den hvide Julesne drysse ned over den flagsmykkede By og Havn.

Paa Damperens Kommandobro stod Kaptajn Henrik og saa en lille Motorbaad nærme sig, han saa sin Fødeby tone frem, han saa alle Flagene, der blafrede for Vinden.

Tankerne kom myldrende, Tanker, der sagde: »Kan du huske?« Øjnene lo og Munden sagde glad og undrende, uden Tanke for, at det var ham selv, der blev hædret:

»Hvor saadan en dansk lille Søkebstad dog er dejlig.«

Og da Motorbaaden kom nær nok, og da der blev hilst, da raabte han ned:

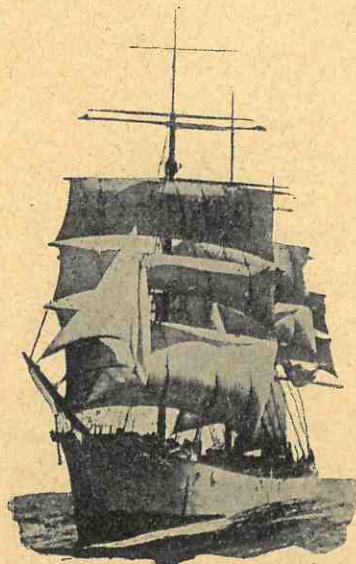
»Hvad er der paa Færde derinde? — Der flages.«

Da tog Konsulen og svingede Hatten: »Det er Skipper Skudeløs der vender hjem som en Hædersmand,« raabte han gennem den hule Haand.

Da smilede Kaptajn Henriks Øjne saa mildt og Munden blev tavs, for Tankerne fik travlt, de havde med eet saa meget at fortælle, inden Damperen fortøjede ved det tjærede Bolværk. Og længe, længe blev de ved at gentage:

»Der flages! Der flages!«





## En uheldig Rejse rundt Kap Horn 1855.

Fortalt af Anders Hjorth, Coimadai.



Besætningen angreben af Skørbug saa Tænderne raslede  
som Børnerangler.

Da Vandtønden var fyldt af Moskitos.

Skuden lækkede som et Sold. Besætningen i Vand til Knæene  
ved Pumperne Dag og Nat.

Hosstaaende Skildring har vi modtaget fra Hr. Maskinmester *Hjorth*, hvis Bedstefader, nu boende i Jylland, har fra sin Broder modtaget Skildringen i et lille Hæfte paa Engelsk: »Un unfavorable Voyage round Cape Horn and back.« — By Anders Hjorth, Coimadai (Australien). Reprinted from »The Bacchus Marsh Express, No. 28 and Dec. 5. 1925).

Det er »VIKINGEN«s gamle Tanke, at lade den Søfarende selv skildre Livet til Søs, og vi giver derfor Ordet til den gamle »Kap Horner«.

Det var i Aaret 1855, at Barken *Atlas* af Aalborg i Begyndelsen af September stod ud fra Antwerpen Havn, bestemt for Valparaiso i Sydamerika. Mandskabet bestod af Kaptajnen, 2 Styrmand og 10 Mand forude. Alt gik godt paa Vejen ned igennem Atlanten, hvor vi ikke mødte noget Besvær, heller ikke under Linien, og vi kom hurtigt ind i Sydost-Passaten, uden at have mødt et Skib. Vejret havde været fint og behageligt. Den eneste Ting, som generede os, var Udsigten til, at vor Beholdning af Ferskvand skulde slippe op. Vi havde Vandet i Trætønder, og det var meget uklart og daarligt baade af Smag og Lugt. Men da vi ikke havde anden Forsyning, maatte vi nøjes med den. Denne ubehagelige Situation med Hensyn til Vand varede en fjorten Dages Tid, da det saa blev bedre, uden dog at blive rigtig godt, og først naar vi kom i kolde Zoner, kunde vi regne med Bedring.

Efter at have passeret Breddegraderne ved Buenos Ayres, begyndte vi at ane det kolde og ustadige Vejr, som ogsaa viste sig i skiftende Vejrlig og overskyet Himmel. *Atlas*, som ikke paa nogen Maade var en hurtig Sejler, kravlede langsomt sydefter. Vore gamle Sejl blev nu slaaet fra og nye Sejl slaaet under, da Skipperen øjensynlig ventede haardt Vejr omkring Hornet. Vi var nu kommet ind i de Farvande, hvor Pingvinerne blev hyppige. Og naar det var mørkt om Aftenen, kunde vi høre det uhyggelige Skrig fra disse

ensomme Fugle, som, naar de lettede fra Vandet, udstødte et særligt gennemtrængende Skrig og derefter forsvandt i Mørket. Med Hensyn til andre antarktiske Fugle, saa saas disse nu i stort Antal og mange forskellige Arter.

Somme Tider prøvede vi med en bøjet Jernstang, som vi hængte ud fra Agterstavnen, at fange en af disse Fuglenes Konge, Albatrossen. Naar vi saa fik den paa Dækket, var den hjælpeløs, den prøvede at gaa og forsøgte forgæves at bruge Vingerne til ny Flugt. Da friskt Kød nu i lang Tid ikke havde været til at opdrive, dræbte og kogte vi en, men dens Kød var for olieret efter vor Smag, og efter den Tid lod vi dem passe sig selv. Af og til prøvede vi paa at harpunere en Delfin fra Finkenettet under Bovsprydet. Vi var mere eller mindre heldige, og naar det endelig lykkedes at harpunere en, var det er herlig Forandring i vor daglige Menu.

Under hyppige Byger og overtrukken Himmel krøb vi langsomt sydefter. Mandskabets Humør, som hidtil havde været højt og straalende, forsvandt nu efterhaanden og afløstes af en tryk og nedslaaet Stemmning. Om Grunden til denne Forandring skyldtes Forudfølelsen af de forestaaende Besværigheder eller daarligt Helbred, foraarsaget af den mangelfulde Føde, hvoraf vi nu maatte leve, var vi ikke rigtig klar over paa det Tidspunkt. I de Dage var det ikke som nu, hvor man kender til præserverede Varer, Kød og Vegetabler og var ingen Lov for Overholdelsen af Rationer, ej heller nogen rigtig Præservationsmaade for Flæsk og Kød. Dette var i den Grad gennemtrukket af Saltlage og Salpeter, at Kokken, naar vi skulde have Kød eller Flæsk, maatte hive Stykket over Bord i en Line og lade det slæbe langs med Skibets Side i flere Timer, for at Saltet kunde trække ud deraf. Desværre havde vi heller ikke nok af fersk Vand til at koge det i. Vor lille Beholdning af tysk Surkaal oplivede heller ikke den Smule Variation, der kunde være.

Langsomt havde vi nu sejlet sydover, skiftevis gennem Taage og Byger — pejlede Staten Island og naaede snart Hornets Breddegrad. Vi saa ikke dette uverjsomgyne Klippeland, da det var skjult i mørke, stormfyldte Skyer. Kulden voksede stadig, saa Kokken hver Morgen, før han kunde tage Vand til vor Kaffe, maatte slaa den Is i Stykker, som om Natten havde samlet sig omkring Spundsen af vor Ferskvandsbeholder.

Jeg mindes en Morgen, jeg var sendt til Vejrs paa Mesanmasten for at gøre Gaffeltopsejlet fast. Sejlet laa, naar det var hevet ind, lodret op til Masten, og for at kunne gøre Arbejdet ordentligt, maatte jeg klynge mig med mine Klæ til Sejlet, medens jeg surrede med Hænderne. Jeg gjorde Jobbet færdigt, men da jeg kom ned, var mine Fingre meget ømme og forfrosne, hvorfor jeg skyndte mig over til Kabysen, for at faa varmet dem noget, men i det samme kom Styrmanden til og trak mig ud, hvorpaa han hev en Pøs Vand op fra Skibssiden og lod mig stikke mine Hænder i den. Paa mindre end en Time havde Smerten fortaget sig, og jeg fik Føleevnen tilbage i Fingrene. Hvis jeg ikke havde fulgt Styrmandens Instrukser, vilde jeg have faaet alvorlige Forfrysninger i Fingrene og maaske mistet dem.

Nordvest Bygerne voksede i Styrke, og det meste af Tiden maatte vi ligge underdrejet med klodsrebene Mærssejl, Stagfokken og Klyver. Naar Bygerne engang imellem stilnede af, og Vinden pludselig sprang om til Øst, kunde vi et Øjeblik faa lidt Ro og sætte alle Sejl til. Det værste af det var, at naar Vinden saa igen skagede om i Vest, fulgte der i dens Køl vand saa stærke Sne- og Haglbyger, at vi var ganske ude af Stand til at mindske Sejlene paa den nødvendige korte Tid og paa den Maade skaane dem for at blive blæst til Laser eller blive blæst overbord. Dette skyldtes ikke mindst, at Halvdelen af Mandskabet var mere eller mindre uarbejdsdygtige, angrebne, som de var af Skørbug eller anden Sygdom ved Overanstengelse, saa den ene efter den anden havde maattet gaa til Køjs. De første Tegn paa Skørbug var Trangbrystethed og Aandenød. Efter nogen Tids Forløb viste sig saa nogle gule og grønne Pletter paa Huden, og naar man pressede Fingeren ind paa det Sted, blev Aftrykket siddende, som om det var dødt Kød. De Angrebnes Tænder løsnedes i Munden, og det saa meget, at naar den Syge rystede Hovedet, raslede Tænderne mod hverandre, saa at Lyden mindede om et Barns Rangle. Det uhyggelige ligagtige Udseende af deres Ansigter viste tydeligt, hvor meget de led, uden at vi paa nogen Maade var i Stand til at bringe dem Hjælp, selv ikke den mindste og foreløbige. Den Smule Næring, vi kunde give dem, maatte vi føre til deres Læber og fuldstændig made dem med, da de ogsaa havde mistet Brugen af deres Arme; og derudover maatte vi naturligvis hjælpe dem ind og ud af Køjen, naar denne blev gjort istand. Det mørke Lukaf, hvor de stakkels Fyre laa ganske hjælpeløse, var altid skummelt og uhyggeligt. Vandet trak ind overalt, ganske særligt, naar Dækket stod under Vand i haardt Vejr, og det trængte ind gennem Naadene mellem Plankerne og fyldte Køjerne, saa vi var nødt til at beskytte de Syge med Olietøj. Da Kokken ogsaa blev angrebet af Skørbug, maatte jeg, der tidligere havde arbejdet som Kok i mindre Skibe, over-

tage hans Job. Skørbugen havde med Undtagelse af en Smule Trangbrystethed ikke angrebet mig. Forøvrigt var der ikke meget Besvær med at tilberede den Smule Mad, der endnu var Fødemidler til. Det var nu Jul, men ingen af os tænkte paa den. Dagene gik i eet, og selv om der havde været lidt ekstra, vilde ingen kunne have taalt det.

Efter at have rundet Hornet under haarde Byger efterfulgt af Hagl og Sne var vi efterhaanden kommen tilstrækkelig vestligt over til at kunne lægge Kursen norden om, men de nordvestlige Byger fulgte os med samme Raseri. Det mindste Glimt af Solen var os ikke forundt, kun lejlighedsvis, naar der var en Rift i de tunge Skyer, saa vi et Glimt af Lyset fra dette livgivende Himmellegeme. Forskellige Kina Te-Clippere passerede os for østgaaende under Pres af alt det Sejldug, de kunde bære.

Vi mødte ingen Isbjerger, der jo ellers kan være saa farlige for Navigationen, skønt den stærke Kulde fortalte os, at der maatte være mange i Nærheden, men det Aar har de altsaa ikke naaet op paa de Breddegrader. Vi var nu naaet saadan noget som omkring 100 miles nordvest for Hornet, men Bygevejret holdt sig uforandret med korte Mellemrum af et Par Dages roligt Vejr eller let sydlig og østlig Brise. Dog var vi afskaaret fra at benytte disse gunstige Lejligheder af de førromtalte Aarsager. Vor Afdrift mod Øst blev derfor mere og mere synlig; jeg kan blot ikke huske, hvor mange miles i 24 Timer.

En Aften efter et kort Mellemrum af moderat Vejr kom Nordvestvinden ned over os igen med fornyet Styrke, og de af os, som endnu var i Stnd til at gøre vort Arbejde paa Dækket, blev saa kaldt agterud, hvor Skipperen viste os vor daværende Position og i en højst alvorlig Form og Tone forklarede os, hvorledes Sagerne stod. Det var tydeligt, at med den Afdrift, vi nu havde, foraarsaget af Bygerne, vilde vi, hvis Vinden ikke skiftede til vor Fordel i Løbet af et Par Dage, havne som Vrag paa Patagoniens Klippekyt. Men Skipperen forklarede ogsaa, at det laa i vor Haand, saavel som i hans, om vi i vor fortvivlede Situation vilde tage en Chance og saa haabe paa en Bedring af Vind og Vejr, eller om vi skulde give Roret op og gaa tilbage til Falklandsøerne, hvor vi kunde faa Hjælp til de Syge og faa fornyet Provianten. Som Tingene laa, var vi ikke længe om at tage en Beslutning. Alt pegede derhen, at det bedste var en hurtig Sejlads til Falklandsøerne, hvorefter vi satte de Sejl, Skuden kunde bære, skværede Ræerne og satte Kursen mod Sydvest, baaret frem af en hurtig Vind, som paa mindre end en Uge bragte den længselsfuldt ventede Havn i Sigte. Ved den snævre Indsejling til Port Stanley gjorde vi Ankeret los, og snart efter ankrede vi i den hyggelige Havn. Havde vi kommet er Par Timer senere, vilde vi uden Tvivl være blevet slaaet til Søs igen, for en halv Time efter, at vi ankrede, blæste det op til en Brandstorm, der senere gik over til Orkan med en saadan Styrke, at vi uden Tvivl havde maattet opgive det hele og overgive os til den Tilfældighed, at blive taget op af et forbisejende Skib.

Der laa en engelsk Fregat for Anker i Havnen, og da de dér ombord hørte om vor frygtelige Stilling, sendte de straks nogle af deres Folk ombord til os for at beslaa vore Sejl, et Arbejde, som vi næppe



vilde have været i Stand til at gøre selv under de foreliggende Omstændigheder. Der blev ikke spildt nogen Tid med Tøven. Vore stakkels lidende Folk blev straks bragt i Land og paa Hospitalet. Ethvert Hensyn blev taget for at formilde deres Smerter. Da vi kom tilbage til Skibet igen, var allerede en Baad fra Fregatten, ladet med frisk Føde saasom Brød og Grøntsager paa Siden af os, og Ladningen blev hevet op paa Dækket, og jeg, der stadig havde Stillingen som Kok, var hurtig i Gang med at faa noget af det op i Gryden, saa det varede jo ikke længe, før vi sad bænket omkring et Maaltid, vi ikke havde set Mage til i lange Tider. Det var ligesom lidt Erstatning for Julen. Port Stanley er en lille By med omkring Tusind Indbyggere, hovedsagelig Englændere, nogle Spaniere og Gauschos. Den ligger i en Halvcirkel omkring Bugten. Husene er som Regel af Træ og kun paa en Etage. Næsten ethvert Beboelseshus i Port Stanley har en lille Have foran, hvori der vokser alle Slags Grøntsager, der passer for Klimaet; og uden Tvivl har Byens Indbyggere paa denne Maade en betydelig Indtægt ved at forsyne forbisejlede Skibe med frisk Planteføde. Den engelske Regering har ved at anlægge denne Havn, hvis Tilstedeværelse er af stor Betydning som Tilflugtssted for nødstedte Skibe paa disse Kanter, vist sit Storsyn. Medens vi laa i Port Stanley, kom et andet Skib ind i Havnen, og Halvdelen af dens Besætning, mest Spaniere, var fuldstændig »down« af Frost.

Af og til viste ogsaa en Hvalfanger sig for at faa Vand og frisk Proviantforsyning. Den kærkomne Forandring i Føden viste sig snart i hele vor psykiske Tilstand og voksende Sundhed. Vi blev mere muntre og tillidsfulde, og Livet syntes igen værd at leve. Vore Patienter paa Hospitalet, som fik al mulig god Forplejning, mærkede ogsaa Forandring, ikke mindst takket være den gennemførte Diæt, de maatte undergaa, og de naaede hurtigt at samle de tabte Kræfter sammen igen.

Da vi imidlertid i nogen Tid ikke var i Stand til at tage os noget haardt Skibsarbejde paa, fik vi ofte Lov til at gaa i Land, og min Broder, 2. Styrmand, og jeg plejede da at foretage korte Udflugter til Oplandet bagved Byen. Øerne bestod, saa vidt vi kunde se, af Sandbanker, dækket med smaa Lunde af stubbede Træer og beklædt med et brunt, sejt Græs. Langs Kysten bagved Byen laa store sandede Klitter med Marehalm, hvor vi fandt Masser af Æg fra antarktiske Fugle. Da vi tænkte, de var spiselige, tog vi nogle Stykker af dem med ombord, men fandt, efter at vi havde kogt dem, at de var alt for oliede for vor Smag. Vi tilbragte nu en stor Del af Tiden med at male det gamle Skib og forny Folkelukafet. Alt Køjetojet og alle Klæder, som tilhørte vore syge Folk, blev sendt i Land til et Vadskeri. Folkelukafet blev luftet ud, røget og paa anden Maade rensset ud, malet og ferniseret over det hele. Naadene mellem Dæksplanterne, hvor Vandet var trængt ind, blev skalket og tættet. Medens disse Arbejder skred frem, sov de af Besætningen, som ikke var angrebet af Skørbug, i et lille interimistisk Hus paa Dækket. Af og til fangede vi ogsaa nogle Fisk, som paa denne Maade gav en behagelig Afveksling i vor Diæt. Der var nu gaaet 5 Uger, og vore Patienter fra Hospitalet kom ombord igen efter fuldstændig at have overstaaet deres Skør-

bug. I Stedet for deres tidligere udmattede og afkræftede Udseende havde god Forplejning og sund Kost givet dem Styrke og Kraft, saa de slet ikke var til at kende igen fra de syge Folk, vi havde sendt i Land. Deres Tænder sad igen fast paa Plads i Gummerne, Humøret og deres aandelige Habitus var nu all right. For at vænne Folkene til det Arbejde, som før eller senere skulde blive deres Dagsarbejde, brugte vi endnu en Uge, inden vi lettede Anker. Men en skønne Dag stod vi for mild Vind og alle Sejl satte ud af Port Stanley's Havn, et Sted, der altid vil blive erindret for Tilflugten og som en Ven i Nøden. De slagtede Bukke, som hang i Rigningen, og en god Forsyning af Vegetabilier saavel som en stor frisk Forsyning af godt, klart Ferskvand satte Humøret højt.

Med Hensyn til Slagtekvæget, vi havde ombord, er det dog værd at bemærke her, hvorledes man fik fat i det. Oppe paa Højderne bag Byen og over hele Øen strejfedes vilde Horder, og naar man ønskede frisk Kød, begav nogle Gauschos sig af Sted paa deres ganske smaa Heste og forsøgte at drive nogle Dyr ned til Byen. Her udsøgte de sig de bedste og lassoede dem paa reglementeret Vis omkring begge Hornene, bandt dem til en Pæl, hvorefter de paa et Øjeblik var slagtede. Naar man paa den Maade havde faaet det Antal, man ønskede, blev Resten sluppet løs og igen sendt ud over Pampas Højderne.

En mild og venlig Vind bragte os snart Kap Horn i Sigte, Bjergets Tinder var dækkede af Sne. Vor Kurs blev nu ændret, og vi avancerede nordefter. Vi havde stadig fint Vejr, ikke mindst sammenlignet med, hvad vi tidligere havde, da vi passerede Hornet. Og ganske naturligt var vi nu i Stand til at sætte og tage de Sejl, som var nødvendige, eftersom vi havde hele Besætningen fuldt arbejdsdygtig. Naar Skyerne enkelte Nætter drev bort, aabenbarede Syd-korset og Magellans Sky sig for os paa den straalende Nattehimmel. Cirka 3 Uger efter, at vi havde forladt Port Stanley, ankrede vi paa Valparaisos Red efter en Rejse, hvor intet særlig var hændt. Den forbedrede Skibsbesætning gjorde, at man, naar Nattevagten faldt lang, havde Kraft og Interesse til at tænke paa andre Ting, og naturligvis faldt Tankerne paa de første Navigatører, som i sin Tid krydsede over disse stormfulde Have. Navnene paa Magellan, Horn (den hollandske Søfarer, hvis Fornavn jeg ikke erindrer, men hvis Fødested var Horn i Holland og efter hvem Kap Horn er opkaldt), le Maire og andre vil altid staa med Historiens Glorie, som de ærligt fortjente ved deres uforfærdede og friske Mod i de Dage, da Geografien endnu var i sin Barndom. Hvad disse Mænd tilligemed deres Mandskab af blandede Nationaliteter maatte udstaa, kan vi andre næppe forestille os. I smaa, daarlige og upraktiske Skibe satte de Kursen ud over ukendte Have for at gaa paa Opdagelse efter ukendte Kyster. Kan vi da undre os over, at deres Mandskaber af og til gjorde Oprør, naar Fødevarerne og Vandet fik dem til at lide af Skørbug og andre Sygdomme?

Vore Prøvelser sammenlignet med, hvad de den Gang maatte lide, var jo alligevel Smaating. Om Magellan siges det, at idet han prøvede sig frem for at finde Sydvest Passagen til Indien, opdagede Strædet, som nu har Navn efter ham. Han havde Ret i sin An-

tagelse, at dette Stræde maatte dele Halyøen i to Dele, og frygtløst trængte han igennem. Hvilket Opbud af Vilje og Mod maa det ikke have været i de 36 Dage, det tog at krydse igennem det ukendte og endnu ikke korflagte Stræde, som paa begge Sider beboedes af fjendtlige Ildlændere! Og da han endelig tilsidst naaede ud til Pacific Kysten, fortsatte han med en Nord-Vest Kurs over det uendelige Ocean uden at møde andet end nogle smaa ubeboede Øer, selv om de var ret talrige, indtil han naaede Ladronerne, hvor han endelig fik frisk Forsyning af Proviant. Paa det Tidspunkt var Mandskabet næsten alle bukket under af svære Lidelser foraarsaget af Skørbug og lignende. Fra Ladronerne fortsatte han til Filipinerne, hvor han ved at tage Del i en indre Strid fandt sin Død. Hans Næstkommanderende, Sebastian del Cano, overtog hans Skib »Victoria« og førte det tilbage til Europa og blev saaledes den første Verdensomsejler.

Hvilket mægtigt Fremskridt har der ikke fundet Sted i de senere Aar igen med Hensyn til Føde- og Lukafforhold i de store Wind-Jammere, og det var sandelig ogsaa paa Tide, at der blev gjort noget i den Retning. Efter min Erfaring — og jeg har sejlet i adskillige af dem — var de amerikanske Skibe bedre mde Hensyn til deres Forsyning af Proviant. Der fandtes her ingen Rationering som i de engelske Skibe, hvor Biscuit, Kød og Flæsk altid blev vejet i Portioner. Jeg sejlede engang i en engelsk Bark, hvor vore ugentlige Rationer af Biscuits slap op et Par Dage. Vejret var koldt og raat. Før vi havde Ret til ny Ration igen, spurgte vi Skipperen, om han vilde sælge os noget, men det vilde han ikke engang. Men paa anden Maade var han ikke saa slem endda.

Valpariso By ligger paa en flad Landstrækning lige foran Bugten og ved Foden af takkede og stejle Højdedrag. Vi havde af os til Landlov, som min Broder og jeg benyttede til at faa et Kig rundt. Ingen af os var særlig tilbøjelig til Nydelsen af stærke Drikke, selv om Kammeraterne af og til var ude efter os. Paa den anden Side kan man ikke sige noget til, at de efter de Genvordigheder, vi havde gennemgaaet, havde en naturlig Trang til at slaa sig løs. Naa, vi gik saa paa Opdagelsestur rundt omkring i Byen og interesserede os mere for dens Indbyggere og for, hvorledes de havde indrette sig, ikke mindst hos de Fattige i Udkanten af Byen. Det var jo tydeligt, at deres Stilling i Tilfælde af et Jordskælv eller et Vulkanudbrud vilde være uhyggelig, og baade Vulkanudbrud og Jordskælv var ret hyppige heromkring. Deres faldefærdige Huse var knaldet op baade her og der uden Forsøg paa Regulering af nogen Art. Mellemmummene mellem dem bestod af snavsede, snævre Gyder, og her saa jeg, hvad jeg siden har læst om, Kvindfolkene sidde uden-dørs, halvt paaklædte, ivrigt optaget af at fange Smaadyr i Haaret paa deres Smaabørn, medens Fangsten bagefter med alle Tegn paa Glæde blev spist!

En anden Dag, da vi gik i Land, kom vi til en lille Markedsplads, hvor vi for en ringe Betaling lejede et Par radmagre Mulæsler, om hvilke Ejeren forsikrede, at de var ganske ufarlige at ride paa og fuldt saa gode som Heste. Vi begav os af Sted, indtil vi kom til en Skillevej, der løb fra Byen og ud i Landet

bagved Byen. Her var vi ikke kommet langt frem, før et Selskab af Spaniere, som laa og drev i Solskinnet foran deres Huse, fik Øje paa os. Da de hurtigt regnede ud, at vi var ret uøvede paa Hesteryg, fik de deres Lassoer frem og prøvede paa at lasso Benene paa vore Gangere, for at de skulde vælte. Men førend de naaede saa vidt, vendte vi om og naaede med fuld speed tilbage til Byen. Der var ikke mange Havnearbejdere her paa Stedet til at hjælpe os med Udladningen, hvilket Arbejde vi selv hovedsagelig maatte tage os af. Da der endvidere ikke var noget Kajanlæg, maatte Ladningen udskebnes i Lægtare. Efter Udladningen indtog vi saa nogle Tons Kobbererts som Ballast paa vor Rejse til Guayguil. Førend vi forlod Byen, fik vi frisk Forsyning af Biscuits, lavet af Hvedemel, hvilket jo var en Herreret, efter at vi i saa lang Tid havde holdt den gaaende paa sorte Beskøjter saa haarde som Flindt og bagt af Rugmel.

Nogle Aar efter vort Besøg i Valparaiso læste jeg i Aviserne, at den var blevet hjemsogt af en Tidevandsoversvømmelse, som fuldstændig havde ødelagt Byen, og jeg tror bestemt, at den Tidevandsbølge maa være fremkommet ved et underjordisk Vulkanudbrud ude i Stillehavet, og Bugten, hvor Byen laa, var jo ogsaa ganske ubeskyttet mod Vestenstormene.

Naah, efter 5 Ugers Ophold sejlede vi saa til Guayagill. Vi var heldige og havde en let sydøstlig Brise, som varede næsten til vi naaede vort Bestemmelsessted. Det var en af de mest behagelige Rejser, jeg har haft. Vi havde hele Tiden Land i Sigte, og det var imponerende at se de mægtige Cordiller med deres sneklædte Tæppe mod den uzurblaa Himmel. Røgen drev fra de udslukte Vulkaner om Dagen, medens de ved Nattetide lyste i rødt Skær. Hvor under Solnedgangen Solens Straaler brødes i de mægtige Støvskyer, overstraaledes de imponerende Bjergsider af et fantastisk Skær, storslaaet og saa smukt, at det aldrig kan glemmes.

Da vi naaede op i Troperne, blev Dækket fyldt af Flokke af de morsomme Flyvefisk. Længere nordpaa passerede vi det regnløse Bælte ved Chile, hvor de store Salpeterlejer er beliggende. Senere passeredes Callaoerne, bekendt for deres Mængder af Peruviansk Guano. Jeg erindrer, at vi har mødt Skibe i Atlanterhavet ladet med dette Stof, og Lugten var endnu her saa gennemtrængende, at den mærkedes paa lang Afstand. Det samme var Tilfældet med Skibe ladet med Huder og Ben fra Argentina. Dog syntes denne stramme Lugt ikke at indvirke paa Besætningernes Helbredstilstand, men lige ubehageligt var det. I hine Tider, ca. 1855, udførtes ikke Daa-sekød fra Argentina; naar et Dyr blev slagtet, blev Kødet skaaret fra, saltet og tørret i Solen, og naar det var tilstrækkelig tørt sendt til Vestindien til Føde for Negrene dér. Ben og Horn blev efterladt til de talløse Gribbe og først senere anvendt som Eksportartikel til Europa.

Tre Uger efter naaede vi Bugten ved Guayaguill, berømt som Landingsplads for Spanierne under Pizarro, da de drog ud paa Erobringstogt til Peru for 400 Aar siden. Vi fik hurtigt Lods ombord og kom op ad Floden, der snævrede ind, jo længere vi kom op ad den, medens Jungelen voksede helt ud over os. Strømmen var saa stærk, at vi maatte ankre hver





I en hel Uge arbejdede vi ved Pumperne Dag og Nat.

Gang, Tidevandet skiftede. Vor Lods henledte vor Opmærksomhed paa den første Alligator, vi saa: »Muchee malo, muchee malo, very bad, very bad,« raabte han og rystede paa Hovedet. Det skulde være Engelsk, saa vi forstod jo nok Blandingen. Senere saa vi talrige Alligatorer ligge og sole sig paa Mudderbanker i Solskinnet. Efter Udskejning fik vi en Baad i Vandet for bedre at faa et Glimt af dem i deres Element, men saasart vi nærmede os, plumpede de ud i Vandet, og det havde vi jo langtfra ventet. En anden Dag sejlede vi op ad en Biflod for at se os om, men her slog saadan en Sværm af Mosquitos ned over os, at vi skyndsomt maatte vende om. Naar vi vilde bane os Vej gennem Skoven, maatte vi kravle henover de mægtige og talrige Rødder, som udgik fra Foden af Træerne, for Jordbunden var skyllet væk, og kun det mudrede Vand var synligt under os. Af og til kom smaa Øer sejlenede ned ad Floden rigt dækkede med tropisk Vegetation. De generede os meget, fordi Grene og Stammer fra dem blev indviklet i vore Ankerkættinger, og dette i For-

bindelse med den stærke Strøm var nærved at koste os vore Ankre. Det hændte ogsaa, at giftige Slinger fra disse svømmende Øer kom krybende op paa Dækket til os ad Ankerkættingen. Tre Dage efter at være gaaet gennem Flodmundingen ankrede vi oppe ved selve Byen Guayaguil, som laa paa et svagt skraanende Højdedrag paa Flodens vestlige Side. Stedet var forsaavidt lige under Ekvator, og Junglen voksede næsten helt ind til Byen. Bagved hævdede Landet sig ind mod Andesbjergene. Klimaet var frygteligt for nordiske Folk. Saavidt jeg husker, var Husene af Træ med kun eet Stokværk og Veranda uden om. Vi var snart færdig til at indtage Ladningen. Denne bestod af Cacaobønner, som i store Kurve blev hejset ombord fra Kanoprømme og derefter styrtet ned i Lasten. Førerne og »Beboerne« af Prammene var øjensynligt en Blanding af Spaniere og Indianere; agterude paa Prammen fandtes et rødmalet Skur, der tjente som Hus for hele Familien. Kvinderne ombord arbejdede ikke med, men var optaget af at lave Panamahatte. Materialet hertil groede længere oppe ad

Floden. Hattenes Pris varierede fra 1 Pund til 5. — Mosquittoerne var en stadig Pestillens for os, men generede mærkværdigvis ikke de Indfødte. Maaske har deres Blod ikke været saa »sødt« som vort, eller maaske var deres Hud mere modstandsdygtig end vor! Om Natten var det ganske umuligt at sove, Heden inde i Bakken var uudholdelig, men paa Dækket sværmede Mosquitoerne i millionvis. Een Nat kravlede jeg for at undgaa deres Tortur, helt op til Stortoppen. Meningen var, at jeg vilde surre mig fast og saa forsøge, om jeg paa den Maade kunde faa Blund i Øjnene. Det gik en Stund, men saa begyndte de, først den ene, saa den næste, at melde deres Ankomst. En anden Dag havde vi malet den gamle Baad sort, men næste Dag var den ganske graa. Det lyder maaske usandsynligt, men bedre endnu var følgende: Før vi forlod Stedet, fyldte vi vore Vandankre med Vand fra Floden, men da vi senere til Søs lukkede os for Vandtønderne, fløj der store Flokke af Mosquitos ud af dem!

Chimborazo, 24,000 Fod, knejsede over Bjergkæderne 20 miles borte, da vi sejlede ud. Dens snedækte Tinder var omgivet af mægtige Dampskyer. Det var den eneste Gang, dette storslaaede Skue aabenbarede sig for os.

Vi var nu godt forsynet med Grøntsager af enhver Art og ligeledes Vildt, og det var som en Befrielse atter at føle Pacific'ens Bølger mod Skibets Bryst, medens vi satte Kursen mod Hornet. Denne Gang holdt vi længere til Søs, Vejret var hele Tiden godt indtil omkring Valdivia, hvor det blev stormende men med rum Vind. Et Par Hundrede miles fra Hornet steg Bølgerne til kæmpemæssig Højde under en vesterlig Storm. En Aften, jeg og en anden Mand stod til Rors, væltede et Bølgebjerg sig ind over Skibet fra Boven, saa den gamle Skude skælvede fra For til Agter og straks bordfyldte. Skipperen, som var paa Dækket, beordrede Tømmermanden til at pejle i Pumperne, og Resultatet var, at Skuden lækkede som et Sold. Kaptajnen besluttede at søge nærmeste Havn, Talcahuano, da Lækagen aabenbart blev større og større til Trods for alle vore Anstrengelser naade for at finde den og holde det indtrængende Vand ude. I en hel Uge arbejdede vi ved Pumperne Dag og Nat, indtil vi naaede ind og kunde kaste Anker paa Talcahuanos Rhed. Og mærkelig nok, da vi kom ind i roligere Farvand, mindskede Lækagen at sig selv, og da vi naaede helt ind, var Atlas tæt som en Tinæske.

Et Par Dage gik med at losse Kakaoen i Lægtene, hvorfra den gik i Pakhus. Da her intet Arbejdsmandskab fandtes, maatte vi selv besørge Udlosningen. Da den halve Ladning var ude, opdagedes Lækken i Skibets Boug, mellem Naadderne. Med al Tydelighed fremgik det, at naar Skibet arbejdede i de høje Søer, vilde det med den svære Last bevirke, at Aabningen yderlig vilde vokse. I hine Tider fandtes ingen »Plimsollines«, en Aabning som denne dybt under Vandlinjen vilde uvægerlig give en stor og voksende Lækage. Undersøgelsen gik nu helt ned til en Fod under Vandlinjen, men her var ingen Fejl at finde. Tømmermanden blev nu sat til at udbedre Skaden, og Boven blev yderlig styrket med Jernklammer og Baand. Efter at Skipperen derpaa havde overbevist sig om, at ikke flere mistænkelige Steder var at opdage, paabegyndtes atter Indladningen. Efter et Ophold paa fem Uger her forlod vi saa atter Talcahuano for at fortsætte Rejsen rundt Kap Horn.

(Her følger en detaljeret Beskrivelse af Byen og dens Historie, hvilket viser, hvor omhyggelig en Opmærksomhed overfor de sete Lande, vor gamle Sømand har udvist. Ung og dristig drager han ud, og hvor han kommer frem, søger han Oplysninger, saa han kan fortælle om, hvad han har set. Morsom er Beskrivelsen af Smaafiskene, som pludselig en Dag i store Stimer fylder Bugten, idet en mægtig Makrelstime har drevet den derind. Makrelen viser sig desværre uspiselig. Af Spanierne paa Kysten lærer Matroserne under deres lange Ophold at lave Redskaber til at fange Muslinger med, og Jagtens Glæder kulminerer, da deres Baad pludselig kommer til et ypperligt Fangststed — som saa viser sig at være privat »Muslingebanke«, hvorfra de naturligvis bliver jaget væk. Ogsaa det behagelige Ophold i Talcahuano faar Ende, og under gunstige Vindbyger rundes Kap Horn for Hjemgaaende. Efterhaanden som man nærmer sig Europas Kyster, skorter det paa godt Brød.)

Vore Hvedebiscuits, som vi havde faaet i Valparaiso, viste sig, efter at vi havde rundet Hornet, at indeholde Orm, og det tog naturligvis en god Del af Frivagten at pille dem ud, inden vi kunde spise Brødet. Vi klagede til Skipperen, som gav os en ekstra Forsyning. Da vi naaede Hamburg, havde Besætningen samlet tre Sække uspiseligt Brød — det blev saa solgt til Hønsnerierne.

Dagen efter, at vi var kommen ind i den engelske Kanal, blev vi overhalet af en engelsk Kanonbaad. Da vi ikke hurtigt nok fik drejet bi, fik vi et Skud for Boven, der hurtigt bragte Skipperen til at indhente det forsømte. Det var Krimkrigen, som endnu ikke var slut, og selvfølgelig havde Englænderne travlt med at passe paa Russerne.

I Slutningen af November fik vi Helgoland i Sigte og stod snart efter Elben ind. Her passerede vi det hyggelige Blankeneese og var snart efter i Hamborg. Rejsen, der almindeligvis kunde gøres paa ni Maaneder, havde taget os over seksten Maaneder. De fleste af os rejste hjem til Danmark, jeg for at gaa paa Navigationsskole.

Ovenstaaende Erindringer har jeg nedskrevet dels for at faa Tiden til at gaa og genopleve svundne Dage, dels for at muligvis min Slægt og Efterkommere kunde høste Oplysning og Underholdning ved Gennemlæsningen heraf. Siden Panama Kanalens Aabning er det meget faa Skibe, som fra Europa vælger Vejen rundt Kap Horn, særlig i Maanederne August, September og Oktober, hvor haarde vestlige Storme er fremherskende. Vi saa selvfølgelig en Del Byer, men vort korte Ophold tillod jo ikke nærmere at lære dem at kende. Vort kære gamle Skib, den haardtprøvede »Windjammer« Atlas var oprindeligt bygget i Finland og blev derefter russisk. Paa en Rejse under Krimkrigen blev den lagt op i København, da den ikke kunde naa hjem, eftersom alle russiske Havne var blokeret af Engelskmanden. Her blev den saa solgt til et dansk Firma. Siden har jeg hørt, at den faa Aar efter vor Rejse forliste paa den norske Kyst, hvor Kaptajnen og hele Besætningen druknede.

— — —  
Dette er ikke rigtigt. Thi Broderen, som var Styrmand ombord og nu selv en meget gammel Mand, meddeler, at Atlas blev oversejlet i Øresund 1870 og alle Mand reddet. Derimod forliste Kaptajn Thomsen i Nordsøen ved den norske Kyst med en lille Skonnert fra Assens 1861.





## Paa Hurtigtogt i 1685.

Efter utrykte Kilder. Af Kay Larsen.

Der var igen »tyrkiske« Sørøvere i Nordsøen! Fra Holland kom der Efterretning om, at der var set Skibe af Barbarens let kendelige og meget frygtede Type, Chebekker, med Turban-prydede Besætninger.

I over et halvt Aarhundrede havde de semitiske Sørøvere strakt deres Krydstogter saa langt mod Nord, og helt op i Kong Christian V.s Tid var Færøerne blevet hjemsogt af Sørøvere og Kapere.

Kongen lod straks en Eskadre udruste for at holde sine »Strømme« rensede for Landsens Fjender. Det var midt i Juni 1688. Eskadren kom til at bestaa af Linieskibet »Gyldenløve«, Fregatterne »Wrangels Palæ«, »Victoria« og »Sværmeren« samt Barkalongaen »Flyvende Fisk«, alle under Viceadmiral Frederik Geddes Kommando.

Medens »Gyldenløve« var en svær Orlogsmænd paa 56 Kanoner og 325 Mands Besætning og Fregatterne Skibe paa 44 Kanoner og 230 Mand, var »Sværmeren« og »Flyvende Fisk« mindre Skibe, der nærmest skulde bruges som Tendere.

Det mindste, Hurtigsejleren »Flyvende Fisk«, fik den Opgave at løbe først ud og sejle skrappet muligt til Færøerne og Island og advare Myndighederne, Befolkningen ved Kysterne og — ikke mindst — de fredelige Skippere, som mødtes undervejs, til Havs og i Havn. Snarest muligt skulde Skibet vende tilbage til Hovedstaden med Rapport; man kunde jo ikke vide, om Sørøverne allerede havde hærget Kysterne og bortslæbt Kongens Undersaatter til Slave-riet i Afrika.

Barkalongaen var en ny Skibstype, slanktbygget, 100 Fod lang og med ret høj Rigning. Besætningen talte 49 Mand og Kanonernes Antal 12. Til Chef valgtes Aars-Ljnt. Lars Larsen, Stavanger. Han fik en særlig Ordre med fra Admiralitetet, udførlig Instruks og et Antal Advarselsbreve til Fordeling.

Den første kongelige Ordre var udstedt 14. Juni, den endelige Ordre d. 16. Juni. Allerede d. 17. Juni om Aftenen bugseredes Barkalongaen fra Holmen og ud gennem Bommen og lagdes for Anker ved den yderste Tønde. Næste Morgen kom der Ordre fra Admiralitetet til at gaa under Sejl, og Chefen lod sig sætte ombord.

Man ventede nu kun paa Styrmandene. Dengang behøvede en Skibschef ikke at være Navigator. Han var Skibsøverste, Kongens (Statens) Repræsentant og den øverste Ansvarshavende, men »Sejlationen« var Styrmandenes Sag. De var hverken Løjtnanter eller Underofficerer, de var Skibets Styrmand. Forresten var Ljnt. Stavanger udlært Navigator.

Det blaa Flag var oppe. Om Eftermiddagen kom

Styrmandene ud, Vinden var gunstig. Chefen gav dem Sejlordre. Ankeret lettedes og Sejlene blev sat, og Barkalongaen stod Sundet ud inden Mørkets Frembrud. Udfor Kronborg blev Mærsejlene strøget og tre Kanonskud affyret. Kronborg svarede med tre Kanonskud, og »Flyvende Fisk« satte atter sine Mærsejle.

Det bør her indskydes, at *det danske Løsen* er tre Kanonskud, og at danske Hurra'er bør være *tre lange* og hverken de korte eller det endelige lange i Følge.

D. 20. Juni var Orlogsmænd udfor Norges Kyst. Under en haard Kuling tog Ror og Rorpind Skade. Dagen efter ankrede »Flyvende Fisk« i Blindesund, og fik en Tømrer fra Bygden og en Smed fra Christianssand ombord. Myndighederne og Skipperne blev varet om de tyrkiske Sørøvere, og Skibsjournalen (»Orgeonalen«) giver os et Billede af, hvor livligt der var i Farvandet paa den Tid. Der nævnes en stor Islandsfarer, en Kryert fra Aarhus (bestemt til Bergen), en Fløjte fra Bergen (kommende fra Østersøen) og en Galiot fra Korsør.

Om Aftenen d. 23. Juni stod Barkalongaen til Søs igen for fulde Sejl, og d. 28. skimtedes Hitland.

To Dage efter var »Flyvende Fisk« udfor den sydligste af Færøerne, Suderø. I godt Vejr og for smaa Sejl løb den ind i Kvalbøvig. Pludselig opstod en Hvirvelvind, og Orlogsmænd drevs ud igen, næsten uden Styring og havde nær mistet baade Sejl og Master. Straks efter blev det Magsvejr, og Skibet gled ind paa Fjorden omtrent ved Fokken alene.

Stavanger lod sig, saasart Ankeret havde Bund, sætte i Land for at vare Myndighederne. Sysselmanden var andetsteds paa Øen, og Stavanger maatte ty til Præsten, Hr. Jens Clementsen. Præsten maatte paatage sig at vare alle Bygderne. Han fik endda 3 Breve, som han skulde sende til Thorshavn. En Færingbaad med 5 Mands Besætning blev straks gjort klar til Afgang med Brevene. Et skulde afleveres paa Skuø, et paa Sandø og det sidste i Thorshavn. Derfra skulde Myndighederne vare videre.

Præsten lovede, at »Ærindet« skulde være fuldbyrdet i Løbet af to Dage.

Barkalongaen kunde for Modvind og Strøm ikke komme videre før d. 3. Juli. Endelig da blev Ankeret hevet af Grunden, og Sejlene sattes med Kurs for Island.

»Flyvende Fisk« sprang ikke over Vandene som sin Navnefælle Flyvefisken; den rullede og vuggede i Søen, men den vandt frem og naaede Islands Kyst ved Nordfjord d. 6. Juli. En Damptrawler bruger i vore Dage omtrent samme Tid til Rejsen.

En Fisker kom ombord, og han sagde, at der hverken var Sysselmand eller Præst dér paa Stedet. Han var »Præstedreng« og derfor blev han betroet til at bringe Brev og mundtligt Bud til Skibsfolk og Landfolk i den nærmeste Egn. Barkalongaen fortsatte saa Rejsen og kom 8. Juli til Borgefjord, hvor Ljnt. Stavanger gik i Land med Breve til Kaj Pedersen og Myndighederne i Rødefjord. Et Skib blev varet, og straks efter lettede »Flyvende Fisk«.

Vestmandøerne blev naaet 18. Juli. Sluppen blev sat ud og Advarselsbrevene sendt til Øvrigheden. Skibet holdt det gaaende for smaa Sejl indtil Sluppen kom ud igen. Uden at have haft Ankeret i Bund ved Vestmandøerne fortsatte »Flyvende Fisk« Sejlad-

sen. Der blev *arbejdet* paa kongelig Majestæts Skib: Landlov kendtes ikke paa dette Togt.

Næste Maal var Havnefjord. Orlogsmænd kom dertil d. 20. Juli om Aftenen Klokken 10 og ankrede en Mil fra Bestestad.

Det var lyst endnu, og Ljnt. Stavanger tog et Par Matroser og en Islænder med og »løb straks over Land til Bestested, hvor Øvrigheden blev banket op og fik de urovækkende Breve overrakt. Han naaede tilbage ombord Kl. 12, og ved Daggry »børsede« »Flyvende Fisk« ud af Hafnen«.

Det blev klart, at de tyrkiske Sørøvere endnu ikke havde gjort Strandhugst paa Færøerne eller Island, og da nu Myndighederne et Antal Steder var »advarede«, og Skrækken nok fik Advarselen til at flyve videre til de fjærneste Bygder, higede Stavanger efter at bringe godt Nyt til København, d. v. s. til kgl. Majestæt.

D. 24 Juli mødte Barkalongaen et Vrag, vistnok af et dansk Skib. En Del Inventar blev hjærget og ført med. Fire Dage efter blev der gjort Jagt paa et mistænkeligt Skib, som viste sig at være norsk. Senere opjagedes en fredelig skotsk Skude.

Det var en broget Tid. Selv i Farvandet mellem Hitland og Skagen kunde man ligesaavel vente at

træffe en Chebekke fra Tunis som en Skude fra Aalborg eller Bergen, en international Sørøver, en Biskajer eller et Fartøj, der hverken var det ene eller det andet, men noget af hvert.

Danmark har Æren af at være den Magt, der i mange Aar først og fremmest ryddede op i Farvandet mellem Island og Elbermundingen, mellem Skotland og Kap Lindenæs, og skaffede lovordnede Forhold til Veje.

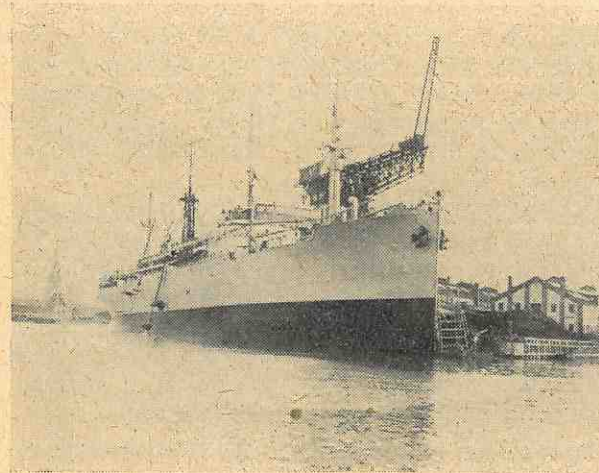
Mens kgl. Majestæts store Skibe pløjede Søen, hvor »Flyvende Fisk« kun havde draget en enkelt Fure, løb Ljnt. Stavanger sin Barkalonga ind i smult Vand, indenfor Kronborg. D. 4. August 1687 ankrede han indenfor Kastelspynten og meldte sig i Admiralitetet.

Det var da 49 Dage siden, at den kgl. Ordre til Togtet var gjort. I denne Spand af Tid havde »Flyvende Fisk« været ved Norge, Færøerne og Island, i alt i seks Havne.

Dengang var *det* en smuk Præstation, et virkeligt Hurtigtogt. En af Admiralerne havde nogle Aar forinden udtalt: »»Flyvende Fisk« har ikke sin Lige i Verden i Sejlads» og efterhaanden mente hver Mand i Flaaden det samme. Det stolte Fartøj gjorde endda Tjeneste som Orlogsmænd endnu i 35 Aar!

## Ø. K.s NYE MOTORSKIB „MEONIA“

BYGGET PAA NAKSKOV SKIBSVÆRFT



Nakskov Skibsværft afholdt Onsdag den 2. November Prøvetur med Nybygning Nr. 30, Motorskibet »Meonia«, bygget til Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni, København, og Søsterskib til M/S »Lalandia«, der blev afleveret fra Nakskov Skibsværft i April Maaned i Aar.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer ..... 405'—0"  
Bredde paa Spant ..... 54'—3"  
Dybde til Shelterdæk..... 36'—0"

og har en Lasteevne af 7500 Tons Dødvægt.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse som shelterdækket Skib.

Det er indrettet med 5 Luger, 4 Master og 4 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 2 3 Tons, 12 5 Tons, 1 15 Tons og 1 40 Tons Løfteevne. Skibet har 14 elektriske Lossepis, hvoraf 8 3 Tons, 4 5 Tons og 2 7 Tons, 1 elektrisk 5 Tons Varpespil samt elektrisk Ankerspil. Alle Spillene er fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektriske hydrauliske Styremaskine er leveret af John Hastie & Co., Greenock.

I Brooverbygningen og i et stort Dækshus paa Brodækket er indrettet Spisesalon, Rygesalon med Hall samt 19 Kamre til ialt 38 Passagerer.

Sanoner og Kamre er meget smukt og komfortabelt udstyret. Spisesalon og Hall er udført i poleret Birk, Rygesalonen i poleret Mahogni.

Hvert Kammer er forsynet med eget Toiletrum. I alle Passagerkamre og Saloner er installeret et Punkah Louvre Ventilationsarrangement, leveret af Firmaet Thermotank Ltd., Glasgow.

Kaptajn og Styrmandene samt Telegrafist og Radiostation er anbragt i et Hus paa Kommandobroen. Mandskabsrummene er indrettet agter med lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf, Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C., Vaskerum og Bade- rum.

Skibets Besætning er ialt paa ca. 40 Mand. Skibets Kølemaskineri er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, medens det oliefyrede Komfur i Kabyssen er leveret af De forenede Jernstøberier, København.

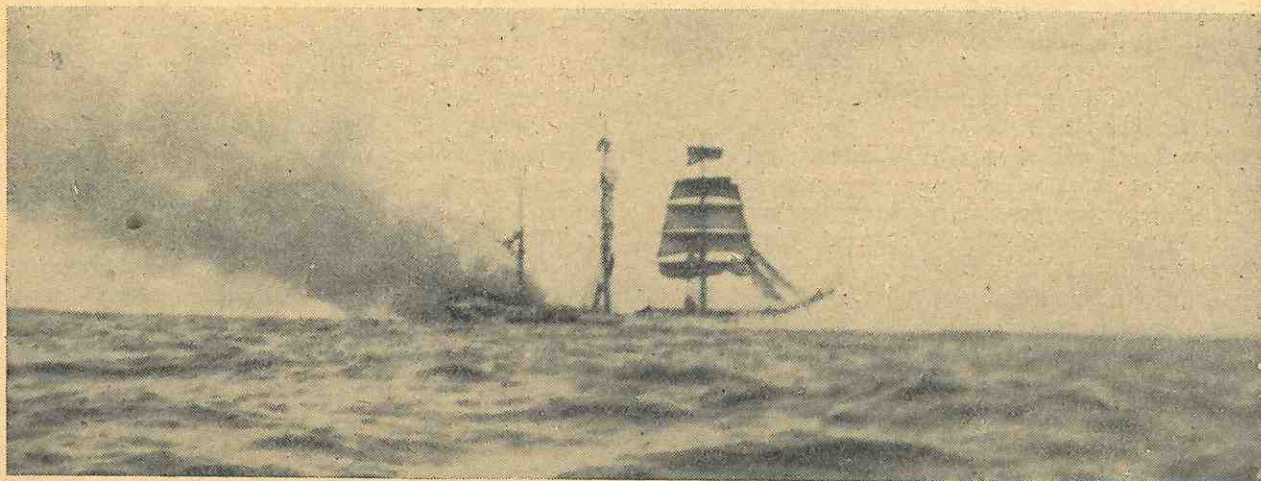
Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 5000 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob.

Efter Prøveturen i Langelandsbæltet gik Skibet til København, idet der paa Vejen afholdtes en Fartsprøve paa Hveen Milen. Skibet ankom derefter til Københavns Frihavn Torsdag Formiddag for at indtage Ladning for Østasien.

Passageropvarmen opvarmes ved elektriske Ovne, leverede af Aktieselskabet »Veita«, København.

Agter for Passageropvarmen er der i Broen indrettet Kamre for Maskinbesætningen og Restaurationsbesætningen.





DA

## BARKEN „LYSGLIMT“

GIK OP I LUER PAA ATLANTERHAVET

En autentisk Beretning fra en af Matroserne, nu Styrmand C. Nielsen med talrige Fotografier. — Da Skibet maatte forlades i rum Sø 900 Kvartmil fra Azorerne. — Naar danske Søfolk med Hyren i Behold maa tigge om det tørre Brød i Land.

Hosstaående Skildring vil interessere alene ved sin friske Stemning og det gode Humør, som udvises i Farens Stund. Ikke mindre forfriskende virker den ungdommelige Misforståelse med flere Ting og Udtrykkene herfor. Bitterheden er nu glempt, tilbage er kun Mindet.

Lørdag den 5. Marts 1921. I Morges Kl. 6 lettede vi fra Lorenzo Marquez's Rhed, og Tovbaaden »Polana« slæbte os ud. Undervejs fløj Tømmermandens Hane over Bord. Det var en daarlig Begyndelse, men lad os haabe, den er det eneste levende Væsen, som gaar over Siden herfra. Maaske gik den for at skaffe god Vind.

Det var paalands Vind, men da vi kom ud forbi den sidste Pynt, vilde Tovbaaden lade Slæberen gaa trods det, vi ikke havde et eneste Sejl sat. Der blev en Tuden, Raaben og Skrigen fra begge Sider. Tovbaaden slæbte saa lidt mere, til vi havde faaet de fleste Sejl sat. Imidlertid var Vinden rummet lidt, saa vi kunde ligge klar af Landet, og stod udefter med alle Sejl sat. — Maaske er det Hanen, som skaffede god Vind!!!

Søndag den 6. Marts. Det har været Stille hele Natten; men efter Middag kom der en Smule god Brise, som friskede til op ad Dagen. Vi har spulet ud i Lukafet og alle Køjerne. Det var Massemyrderi paa Kakkelakker og Myrer. Det er næsten ikke til at være her for det Kryb.

Mandag den 7. Marts. Hele sidste Nat og Morgen har der staaet en stiv Kuling. Vi styrer V. ½ N. med Vinden omtrent »Plat«. Vi har Eftermiddagsfrivagt

i Dag. Da vi tørnede ud til Kaffetid, var det næsten »Blikstille«, og der var braset bidevind for bagbords Halse. Hele Formiddagen har Søen vasket over Dækket, saa vi slap for at spule. Inden Aften kulede det op, saa Vagten havde taget en Del Sejl, da vi kom paa Dækket Kl. 7. Begge Vagter gjorde Storsejl fast. Kl. 12 blev Fokken gjort fast, ogsaa af begge Vagter. I Løbet af Natten rummede Vinden, saa da vi paa Morgenvagten halsede ved 5½-Tiden, kunde vi ligge Kurs. V. t. N.

Det var Tirsdag den 8. Marts om Morgenen. I Løbet af Formiddagen blev et Par Sejl sat, og paa vor Eftermiddagsvagt satte vi begge Overbramsejlene. Vi har i Dag kastet 1½ Tønde raadden Flæst over Siden. ½ Tønde henstaar endnu i det saakaldte »Kødskab«. Skipperen mener nok, det kan bruges, men jeg tror det nu ikke, for idag fik vi det serveret til Ærterne, men det hverken smagte eller lugtede godt.

Onsdag den 9. Marts. Idag har vi slagtet »Lars« (en af Grisene), saa nu skal vi forhaabentlig have frisk Kød et Par Dage. — Vinden er god, og Strømmen er jo altid med her, saa vi passerer vistnok Kap idag eller inat. Det er køligt nu, navnlig om Natten; men holder Vinden sig, faar vi snart Varme igen. — Vi fik til Aften stegt Lever, 2 smaa Stykker pr. Mand. Det kunde jo ikke blive til mere af een Gris; men vi var glade derfor.

Lørdag den 18. For et Par Dage siden fik vi Sydost-Passaten, og den er meget frisk. Vi er nu paa ca. 28° s. Bredde. Styrer med Kurs efter St. Helena. Letmatros Ernst Stüdemann har været syg et Par Dage. Det er Feber. Han havde ogsaa Feber i Lorenzo Marquez. Igaar var hans Temperatur 39½, og det samme

nu i Aften. — Det er unødvendigt at skrive hver Dag, da den ene Dag ligner den anden. — Vi fik igaar Flæsk til Middag af Grisen, som blev slagtet sidste Lørdag. Det lugtede slemt noget af det. Det maa være meget daarligt tilberedt.

Mandag den 20. Stadig frisk Passat. Er paa ca. 26° s. Br. Ernst Stüdemann er stadig meget daarlig. Han ligger stadig i den skumle Køje i Lukafet, hvor der bliver røget og skaffet m. m. Skønt Hensyn tages, kan det ikke undgaas, at der stadig er Spektakel baade Nat og Dag. Han har faaet et Bækken hen nu. Tidligere maatte han nøjes med en Pøs, som vi stillede paa (Dækket) Dørken. At slikt er tilladt, hvor 10 an-Mennesker sover og opholder sig Døgnet igennem!!!

Stakkels Ernst! Iaftes skulde han paa Bækken, men besvime for os. Han kan ikke staa alene. Matros Hans Nielsen og jeg gik Agter til 1. Styrmand for at varsko, hvor sløj Ernst var og for at spørge, om han ikke kunde flyttes hen i Sygelukafet. Vi fik kun til Svar, at der var ikke andet at gøre, end gi' ham Kinin. Da jeg nævnede, at vi havde dog et Sygelukaf, svarede Styrmanden hertil: »Ja, har vi det. Det er s'mænd ikke noget for en Smule Feber.«

Det er den Behandling, en syg, ja dødssyg Mand faar her ombord. Det skal bemærkes, at Sygelukafet endnu ikke har været benyttet til nogen Syg, skønt vi har haft 2—3 Feberpatienter, men benyttes udelukkende til Klædeskab og »Vinkælder« for Skipperen. — Skipperen var netop nu og tog Ernst's Temperatur, men nævnte ikke, hvor meget den var, saa den har sikkert været høj!

Onsdag den 23. Ernst blev igaar Eftermiddags flyttet hen Agter. Da han igaar Morges spurgte Skipperen, om han maatte komme derhen at ligge for at faa Ro, fik han til Svar: »Ja, jeg har en Gang ligget 3 Uger af Feber og Skørbug om Bord i et tysk Sejlskib, og ikke en Sjæl kom for at se til mig; men jeg vil nu ikke gi Dem samme Behandling.« Ernst er meget bedre i Dag. Temperaturen er omtrent normal. — Passaten er mere flov nu, men det gaar dog fint fremad.

Tirsdag den 24. Ernst var daarlig igen igaar Eftermiddags og talte i Vildelse, men ved 7-Tiden faldt han i Søvn og sov omtrent til Kl. 12. Da jeg kom fra Roret Kl. 7 imorges, kom Skipperen og Ernst ud paa Dækket. Ingen hjalp Ernst, som stavrede afsted som en fuld Mand. Han skulde klippes. Af hvad Grund videns ikke. Messedrengen vilde hjælpe Ernst med Paaklædningen, men han maatte ikke for Skipperen, heller ikke støtte ham, medens han gik ud. Ernst ser forfærdelig daarlig ud. — Vi forstaar ikke, at Skipperen tør vove at sætte en dødssyg Mand ud paa Dækket en halv Time. Bagefter kom han i Bad. Ganske almindelig udenbords Vand. Mon det er godt for en Feberpatient?

Vinden er meget flov nu; vi løber kun et Par miles.

Mandag den 28. (2. Paaskedag). Vi er idag passeret St. Helena i en Afstand af ca. 20 Kvartmil. Det er en høj Klippeø. Det var altsaa kun 22 Dage fra Lorenzo Marquez. Bliver vi saadan ved, kan vi snart komme frem. Vinden har de sidste Dage været frisk og ind paa Stb. Laaring; men nu er den igen »Plat«, og de er ved at brase »Firkant«, hører jeg.

Ernst er i Bedring, han er oppe hver Dag, men er meget svag og afkræftet.

Vi har haft 4 fine Paaskedage, meget lidt Brasing, kun sat og halet ned et Par Stagesejl.

Idag fik vi igen Flæsk af vor Gris; men det lugtede ikke godt. Det er snart lige meget, hvad vi faar, saa er der Orm i det. I Kiksene er der Orm og ligeledes i Melet. Smørret er harsk og noget af det helt grønt. Preservekødet, vi fik til Middag igaar, var heller ikke helt »ærligt«. Kartofflerne er begyndt at blive daarlige, og Risen, som skulde bruges som Erstatning, er fyldt med Orm. Det skal nok blive godt, inden vi ligger hjem.

Søndag den 3. April. Idag har vi passeret Acension, men ikke saa tæt ved som St. Helena. Vi troede, vi var ca. 20 Kvartmil fra St. Helena, men det var 36 Kvartmil.

Imorges maatte vi spule Halvdæk 2 Gange. Skipperen kom op og rasede og skældte over, at Halvdækket ikke var spulet godt nok, og saa maatte vi gøre det om. Det er kun om Søndagen, det skal gøres saa godt, fordi det ikke er Arbejdsdag. De andre Morgener spules der ofte slet ikke, eller der gaas let hen over det, for at vi kan komme i Gang med Arbejdet; men Skipperen kan nu en Gang ikke taale at se Folk ha' en ugentlig Fridag. — Der kan ellers være Job nok paa Fridagene med at brase, sætte eller ta' Sejl. —

Søndag den 10. Fredag henimod Middage var det Stille; men henimod Aften friskede det lidt igen. Vi troede ellers, det var Slut med S. O.-Passaten; men den holdt sig til nu i Eftermiddag, da den »skrallede« og blev N. O. Det er nok Nord Ost-Passaten, vi er kommen ind i, saa vi kan sige, at vi er svært heldige, om vi slipper fra »Stillebæltet«. Ganske vist er Vinden meget flov; men den frisker vel nok i, naar vi kommer nordover. I Formiddags passerede vi »Linien«. Det var 1 Maaned og 6 Dage fra Lorenzo Marquez, hvilket kan siges at være en ret hurtig Rejse.

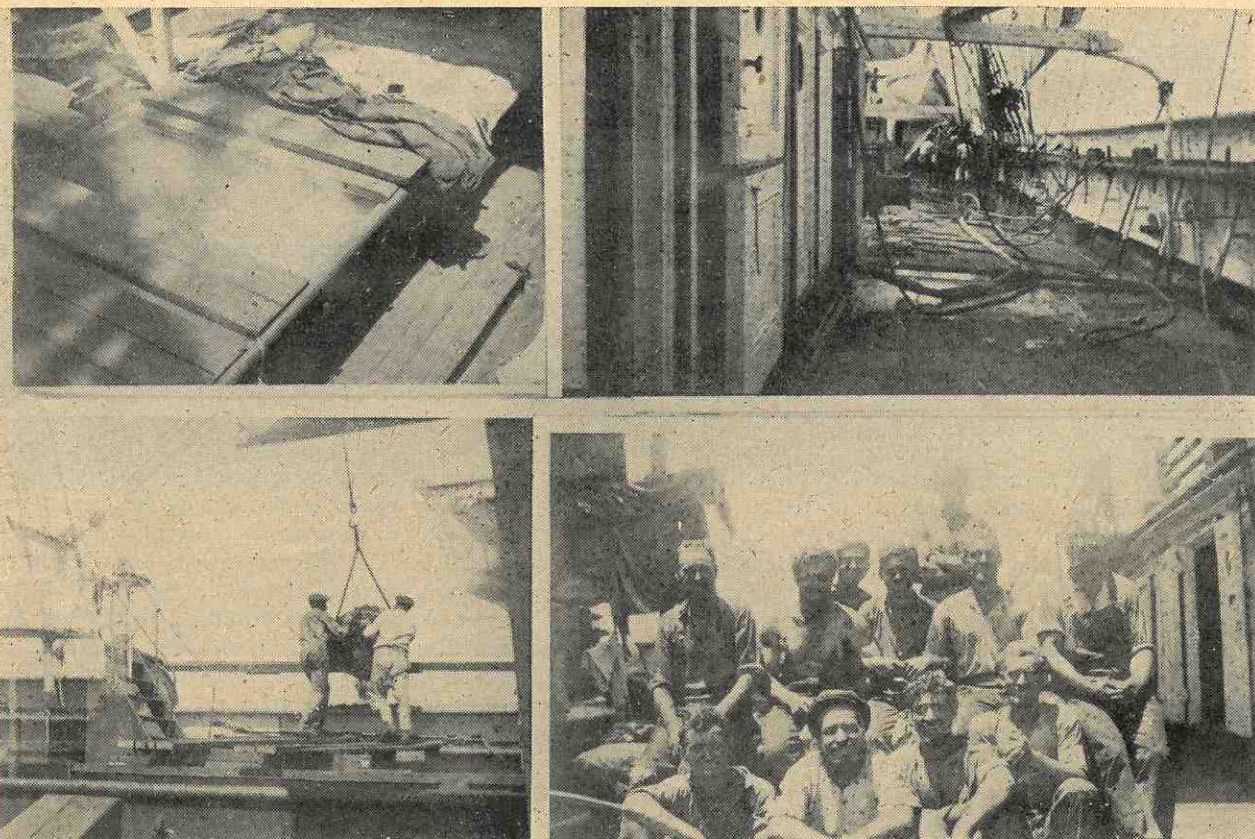
Lørdag den 16. Vi er nu paa ca. 4° n. Br. Det var ikke N. O. Passaten, vi fik. Vi har haft skiftende Vinde, og nu er den N. O. Maaske det skulde blive Passaten denne Gang. Stille har vi ikke haft ret mange Timer i Træk. Alt gaar ellers meget godt. Ingen særlig heftige Scener. Nu er der saagar Orm i Macaronien. Der er snart ikke en Ting, vi faar at spise, uden at der er Orm deri; men nu er vi saa vant dertil, saa det rør' os ikke stort.

Onsdag den 23. Vi har nu været 1½ Maaned i Søen, men ikke set et eneste Skib, siden vi forlod Lorenzo Marquez.

Igaar kom jeg tilfældig forbi Kabyssen, da Kokken manøvrerede med nogle Gryn til Sødsuppen. Han hældte en Haandfuld Gryn over i en Tallerken og viste mig dem. Det vrimlede med Maddiker og saakaldte »Elefanter« deri. Der var sikkert over et halvt Hundrede Maddiker deri. Styrmanden (1. Stmd.) saa det, men sagde, at det gjorde ingenting; det var, som det skulde være.

Torsdag den 24. Vi gaar aldrig hen og klager over Maden, hvor sløj den end er, blot for »Husfreden«s Skyld, men nu imorges begyndte det livligt igen. Svend (Dæksdrengen) blev sendt hen for at hente lidt Smør til Frokosten. Jeg maa først bemærke, at det sker, at vi ikke faar fuld Smørration. Vi faar sommetider kun 10 engelske, altsaa 9 danske, Pd. Rationen skulde være 11 danske Pd. Vi klarer os fint





Disse Billeder er taget ombord, inden Besætningen havde forladt »Lysglimt«. Øverst tilvenstre ses Lugen, hvorfra Røgen stiger op, fornedet ses Folkene ifærd med at lempe en Del af Kullasten overbord for at naa ned til Ilden. Øverst tilhøjre sættes bagbords Baad i Vandet (Billedet er taget agterefter henne ved Ruffet). Nederst tilhøjre ses Besætningen, inden den gaar i Baadene. Tilsyneladende er Humøret højt. Hver Mand har gjort sin Pligt, og Frygt kendes ikke af danske Søguttes.

med det, her, hvor der er saa varmt. Naar vi kommer op, hvor der er koldere, bruger vi mere Smør, og derfor har vi sparet op en »Tin« med 9 danske Pund, for at vi ikke skulde mangle Smør til den Tid, hvis vi da faar Lov til at beholde det for Skipperen!

31. April. Har haft Stille et Par Dage; men har nu faaet en lille Smule Luft. Vi har nu været 8 Uger i Søen men ikke set et eneste Skib endnu, siden vi forlod Havn.

Søndag den 1. Maj. Ved 4-Tiden i Eftermiddag opdagedes, at der kom Røg fra Lasten, og alle Mand gik straks i Gang med at grave ned og søge at finde Ilden. Efter at der var gravet et dybt Hul, hældtes Vand derned. Donkeykedlen leverede Vand. Ved 6 $\frac{1}{2}$  Tiden dækkede vi Lugerne paa, det røg stadig. — Vi er ca. 1100 Kvartmil fra nærmeste Land. Efter afholdt Skibsraad bestemtes det at forsøge at bekæmpe Ilden og naa nærmere Land (Azorerne).

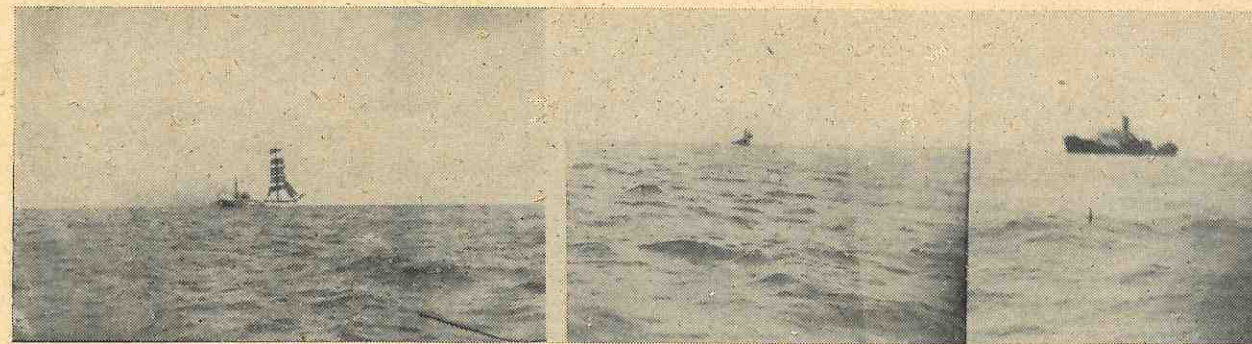
Mandag den 2. Maj. Imorges røg det stærkt gennem Storlugen og op gennem Mesanmasten. Ved 5-iTiden imorges begyndte Bagbords Vagt at rigge Lossegrejer til for at losse en Del af Lasten udenbords. Vi blev purret ud ved 6-Tiden og begyndte i Lasten. Vi arbejder i 3 Hold, 2 Mand i hvert. Det er næsten umuligt at være der for den kvælende Kulrøg og Gassen som stiger op fra Kullene. Vi arbejder 1 Kvarter ad Gangen, længere kan vi ikke udholde det. — Jeg tror ikke, vi kan blive ved saadan, for Røgen bliver tættere og besværliggør Aandedrættet; desuden svider

det fælt i Øjnene, og Næsen er hudløs indvendig som efter en stærk Forkølelse. Naa, vi gør, hvad vi kan, arbejder som bare Pokker og er alle i godt Humør.

Tirsdag den 3. Maj. Hele Dagen igaar arbejdede vi med at grave ned til Ilden og dæmpede Røgen med Vandslangen. Hele Natten blev der skiftevis pumpet Vand ned i Lasten og pumpet »læns«. Imorges ved 5-Tiden begyndte vi igen med Gravningen. Kl. 7 blev alle Mand purret ud. Kl. 8, da Letmatroserne Henry Jansson (Belgier) og Ernst Stüdermann (Tysker) var i Gang med Gravningen, skete der en Eksplosion, saa Flammerne slog op om dem, og de maatte skyndsomst ile op paa Dækket. Skipperen vil ha', at vi skal forsøge igen, men vi mener, at vi ikke kan gøre det. Nu er det Livet om at gøre; maaske næste Eksplosion bliver værre. Bjørn Tiesen maatte gi' op imorges, han fik heftige Opkastninger. Jeg for min Part har, saavel som alle de andre, ondt i Hoved og Bryst.

Vi kommer nok til at forlade Skibet! Vi er idag ca. 900 Kvartmil fra Azorerne. Alle er i godt Humør. Det er tidsnok at klynke, naar den Tid kommer.

Onsdag den 4. Maj. Vi er nu i Baadene. Iaftes stod den klare Flamme op fra Lasten, og ved 7-Tiden blev alle kaldt paa Dækket for at brase Stortoppen bak og sætte Baadene ud. 3 Storbaade, rigeligt forsynet med Vand og Proviant fik vi godt i Vandet, desuden Skipperens private Baad og den lille »Sjægte«. Sidste Nat laa vi fortøjet i en Trosse agten for »Lysglimt«.



Tilvenstre: »Lysglimt« i Baggrunden. Stormasten er faldet. I Midten: den ene af Redningsbaadene paa det aabne Hav, tilhøjre: Damperen, som reddede Besætningen.

Natten var lidt kølig, men gik ellers godt. Vi har Pre-senning og Afstivere, saa over Halvdelen af Baaden er overdækket. I vor Baad findes følgende Personer: 2. Styrmand, Sejlmageren, Letmatroserne Bjørn Thiesen og Frantz Schübler, Jungmand Carl Thygesen og jeg.

Imorges stod »Lysglimt« i lys Lue fra Stortoppen og agterefter. Ved 9-Tiden faldt Stortoppen og Mesanstangen. Fortoppen staar endnu og Stumpen af Mesanen. Hele Skroget fra Ruffet og agterefter er kulsort, og Bagbords Skanseklædning knustes, da Stormasten faldt. — Vor Baad sejler fint. Vi gør sikkert over 5 miles i Øjeblikket. Vi styrer for Resten ikke efter Azorerne, men holder den bare gaende, til vi faar nærmere Ordre fra Skipperen. Han vil blive her i Nat, men alle vi andre mener, det er bedre at bruge den gode Vind og komme ind i Dampskibsruten. Vi har meget ringe Udsigt til at træffe Skibe, hvor vi nu er. Det er jo Sommer, saa vi kan vente fint Vejr. — Bjørn, Frantz og Carl »Tykke« har været søsyge, men for Frantz og »Tykke«s Vedkommende er det overstaaet. Bjørn er meget sløj, og jeg kan ikke sige, om det er Søsyge alene. Naa, vi haaber, han snart bliver bedre. I de andre Baade lider de slemt af Søsyge. Flere ligger som døde, men de kommer snart over det. Vi andre er ved godt Mod. Foreløbig er det bare som en Sejlur i Øresund, naar vi da ser bort fra, hvad der kan møde os af Ubehageligheder. Søen er ogsaa ganske høj nu. Skipperen har udtalt sig om, at han bliver den første, som gi'r op. Han bliver Idiot, mener han. Han har ogsaa Mavesaar, saa han holder nok ikke til den Kost, vi nu skal ha'. Idag har vi faaet 4 Sardiner, en Skive Brød og et Par Mundfulde Vand til Frokost. Det gælder om at spare, mens det er Tid.

Kl. 3 Eftermiddag. Hurra! En Damper i Sigte. Det kan nok være, vi fik travt. 2 Styrmand vilde vende om mod de andre. Jeg protesterede paa det kraftigste og sagde, vi skulde holde fuldt bidevind for at komme saa nær som mulig og saa sende Knaldraketter op. Endelig fik vi overtalt ham, og samtidig opdagede de os paa Damperen og forandrede Kurs.

Kl. 4 Eftermiddag er vi ombord i italiensk Damper »Vittorio Veneto« fra Genua. Skal til Dakar med Kul fra Norfolk. Kl. ca. 6 faldt Fokkemasten paa »Lysglimt«.

Torsdag den 5. Alt gaar godt; vi gaar med 10 miles Fart mod Dakar, som ventes at naas Tirsdag Af-

ten. Iaftes fik vi Italienernes Hofret Macaroni. Vi sover paa Forlugen. Er i Gang med Morgentoiletet, det frisker rart op. Nordost-Passaten blæser frisk, og Solen skinner varmt. Vi ligger og daser under Solsejlet. Det er Kristi Himmelfartsdag idag.

Fredag den 6. Jeg var igar oppe hos Telegrafisten. Han sendte Telegram til en fransk Damper om, at vi var optaget. Han har haft Forbindelse med en Amerikaner, en Japaner og en Engelskmand og meddelt det. Amerikaneren havde set Vraget af »Lysglimt« og været derhenne, da den fik Meddelelsen. Mærkelig nok, at denne Damper skulde være den første, vi saa siden i L. Marques. Iaftes var jeg henne hos 1. Mester og fremkalde nogle Films fra Branden. De blev udmærkede.

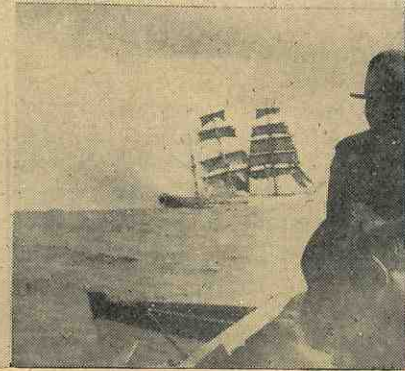
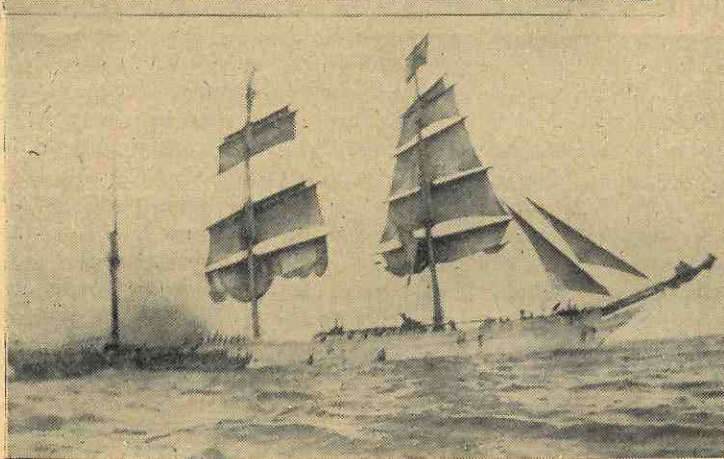
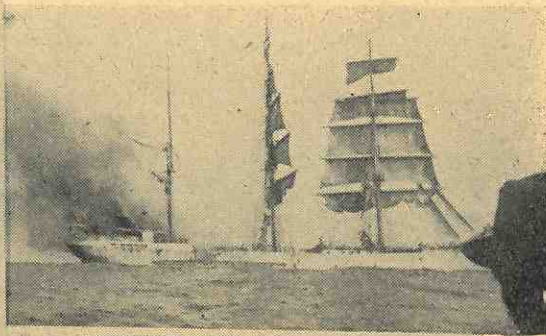
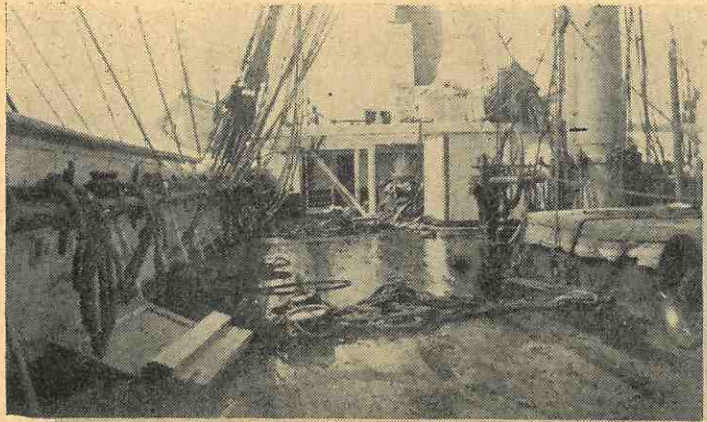
Lørdag den 7. Alt gaar godt. Vi lever hovedsagelig paa Marcaroni, men faar desuden saa megen Vin, vi kan drikke. Hver af Besætningen paa Damperen faar 2 Liter Vin om Dagen. Kun vor Donkeymand kunde ikke holde Maade, men var fuld i Torsdags og løb rundt og spillede Idiot; men han er heldigvis den eneste.

Tirsdag Aften eller Onsdag Morgen er vi i Dakar. Søndag den 8. Idag er det en Ugen siden, det begyndte at brænde paa »Lysglimt«. Jeg har det meste af Dagen holdt Vagt paa Telegrafstationen. Tiden gaar saa godt, naar man har lidt at gøre. Jeg sidder desuden saa rart fredeligt her og kan læse og skrive.

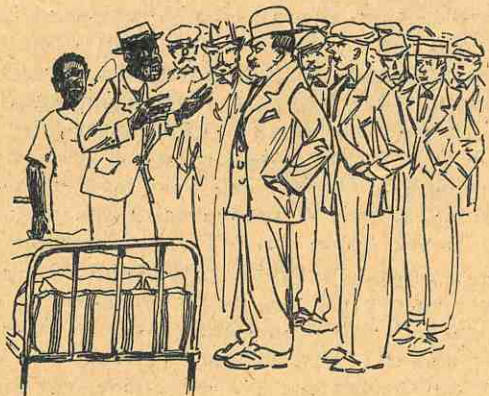
Onsdag den 11. De sidste Par Dage er gaaet som de andre. Alt vel. Vi ankommer til Dakar efter Middag, saa jeg slutter hermed videre Optegnelser.

Onsdag den 1. Maj 1921. (S/S »Suirah, Marseilles«). Atter klemmer jeg paa med Dagbogen; jeg er just ikke bange for at glemme Hændelserne i Dakar, men det er alligevel bedst at notere en Smule. — Vi kom til Dakar Onsdag den 11. ved 2-Tiden, og en Time senere gik vi ind med en lille Dampbaad. Først stod vi over en Time og ventede paa Kajen, indtil der endelig kom et Par Smaa Køretøjer og hentede vort Tøj. Vi glædede os nu rigtig til at komme i et godt Logi, blive vasket og sove i en rigtig Seng uden at skulle beholde Klæderne paa hver Nat. Men ak. hvilken Skuffelse. Det saakaldte »Amerikanske Boardinghouse« var et faldefærdigt Hus beboet af Niggere. Trapperne, der førte op til 1. Etage, hvor vi skulde bo, truede med at falde sammen under os, og ligeledes Verandaen, som løb langs begge Sider af Huset. Vi fik anvist to ganske smaa Rum til 16 Mand! Der





Paa Billedet øverst tilvenstre ses styrbords Baad blive sat i Vandet. Det ses tydeligt, man han pumpet, Dækket »sejler«. Tilhøjre har Ilden faaet Luft og gaar løs paa Poopen, Stortoppen ses »braset bak«. Paa Billedet nederst tilvenstre har Ilden fuldstændig raseret Agterskibet og — fortæret Stormastens Braser, der er nu ikke mere »braset bak«. Billedet nederst tilhøjre viser det uhyggelige Øjeblik, da Stormasten vakler og gaar udenbords.



»My colored people! Me pay my bed meself! Me no allow white man take my sleeping-place! No sailors here! Only colored gentleman! My leve here every day!« — — De forliste Søfolk undrer sig i Stilheden over, at de ikke stikker ham en paa Godda'en!

var kun 2 ledige Senge, de andre to var optaget af Negrene, som boede dér. Sent paa Aftenen kom der endelig nogle Madrasser, som blev anbragt paa Dørken, men det var langt fra tilstrækkelig for alle Mand, De, som kom sidst, maatte gaa paa Gaden det meste af Natten. Valdemar Petersen og jeg sov ude paa

»Verandaen«, begge to paa én Madras. En Letmatros laa paa et Par Bænke samme Sted. Det værste var dog Maden, som blev lavet af en griset Negerkok. Den lugtede langt væk. I de 7 Dage, vi har levet i Dakar,



Med Penge paa Lommen og Hyren i Behold maa forliste danske Søfolk gaa rundt og tigge det tørre Brød ved andre Skibe i Dakars Havn.

har de fleste af os kun faaet 2 smaa Stkr. Franskbrød om Dagen. Vi gik som andre »Boms« ned til de forskellige Skibe og bad om Mad. Det var ikke altid, vi havde Lykken med os; men af og til faldt der et Stykke tørt Brød af. I en Engelskmand fik Ernst, Frantz og jeg The, Brød og andre gode Sager hos »Baasen« og Tømmermanden. »Baasen« havde sejlet med danske Skibe. Ja, nu ved jeg, hvad det er at sulte. — En Dag traf vi tre Rumænere, og da de hørte, vi intet havde faaet den Dag, delte de straks deres Brød med os. De havde netop faaet det paa en fransk Baad. En Dag, da to af os sad i Skyggen af et Pakhus og hvilede os, blev der kastet et Brød ned til os fra en fransk Baad. Vi havde ikke engang bedt om

noget; men de kunde nok se paa os, hvad vi vilde, saa mystiske som vi saa ud i Paaklædningen.

Det er en fin Maade, den danske Stat sørger for sine Søfolk paa i Udlandet. Konsulen var en modbydelig Fyr, der truede os med Politi, hvis vi kom til ham. Ikke en Cent fik vi udbetalt, skønt vi alle har mange Penge tilgode. —

Vi er nu ombord i en fransk Passagerbaad »Sui-rah«, som gaar til Marseille. Vi er paa 3. Klasse og har det brillant. Igaar fik vi 3 Retter Mad og Dessert til Middag og for første Gange siden »Lysglimt«, laa vi sidste Nat i en rigtig Køje med Tæpper og hvide Lagener. Nu skal vi ordentlig spise og hvile ud. Mange af os ser sløje ud.

### „Verden“ paa Krisli Tid.

(Fortsat fra Side 16).

af Tidevandet og ført af Tidevandet sidelæns mod Strømmen ind paa Bankerne, hvor de saa er forlist. Smaa Baade er kæntret, og de af dem, som var sat ind i Sidekanaler, er bleven fyldt af Vandbølgen. Saa mægtig en Kraft er der i Flodbølgen, især ved Nattetid, at hvis man begynder Indsejlingen, naar Vandet er roligt, saa vil man paa et Øjeblik kunne høre som et Skrig fra en hel Hær langt borte fra, og straks efter kommer Vandbølgen, væltende sig over Grundene med en dybt hvæsende Larm.«

Dette er en 2000 Aar gammel Beskrivelse af Tidevandsbølger baseret paa personlig Oplevelse. Hvilken Kontrast for ham, der er vant til det røde Hav uden Tidevand!

Men vor Kaptajn gaar videre. Han fortæller os ogsaa om de talrige Stammer inde i Landet saa langt borte som i Afghanistan og Bactria.

At denne By, Barygaza, er et ganske usædvanligt Handelscenter fremgaar af hans Beskrivelse over dens Eksport og Import. Længere oppe i Landet laa en stor By, Ozene, tidligere Residensstad, som importerede Agut, Karneol, indiske Musseliner, kipret Stof og almindeligt Klæde, Spikenard (Nardus-Olie) og Kostus. Der importeredes: Vin, Kobber, Tin, Læder og Topaser, endvidere lettere Klædesorter og Redskaber til indendørs Brug, lyse kulørte Kjorteler med vid Armbredde, Storax, søde Frugter, Flintglas, Realgar, Antimon, Guld og Sølv i Mønter, paa hvilket der tjenes ved at faa Landets Mønt, endvidere Salver. Til Kongen bragtes kostelige Kar af Sølv, Korreng og skønne Kvinder til Haremet, gode Vine, lette Dragter af den fineste Vævning og ædle Salver. Der eksporteredes: Nardus-Olie, Kostus, Bdellium, Ibenholt, Agate og Karneol, endvidere Lycium, Bomuldsklæder af alle Slags, Silkeklæder, kipret Tøj, Garn, Peber o. s. v. De, som skulde efter den Slags Ladninger, afsejlede bedst fra Ægypten i Juli.«

Ozena er det moderne Ujain, som paa et Nutidskort ses ikke langt fra Indore. Den var en af Indiens syv hellige Byer og for Indien dens Greenwich, hvorfra alle dens Astronomer regnede første Længdemeridian!

Realgar var en rød Vædske lavet af Arsenik til medicinsk Brug, brændt sammen med Harpiks fremkom en Røg, som indaandedes gennem et Rør og anvendtes mod Hoste, Hæshed, Astma og Bronchitis. Antimon var meget efterspurgt af Kvinderne og var i Virkeligheden Hovedbestandelen af Kohol, som brugtes af de ægyptiske og persiske Kvinder.

Agathe og Carnelian var Smykkestenene og i høj Kurs og temmelig sikkert »den Sten Onyx«, som omtales i det gamle Testamente ved Edens Have. Kejser Nero skal have ejet en Skaal af denne Sten til en Værdi af 300,000 Sesterces (£ 3750) og en Vase til 1 Million Sesterces (£ 12500).

Skønne græske Kvinder anvendtes dels som Livvagt for Kongen, dels Korsangere i indiske Stykker.

Der nævnes nu en hel Del Byer af mindre Interesse, blandt disse er een, som dog maa fremhæves: Melizigara (sandsynligvis det moderne Rajapur) med den gamle Stenkaj. Alle de gamle Pladser har nu skiftet Navn, men kan genfindes. Som næste betydelige By nævnes Nelcynda (Peberhandel, ædle Stene, Ibenholt og Silke). At der maa have været en enorm Handel paa disse Kyster, fremgaar af den Masse romerske Mønter, som er fundet her.

Saa langt er vor Hjemmelsmand naaet, men han har vidst god Besked med Hensyn til Havnene længere mod Øst paa baade i Indien, Birma, Malaye, ja selv i Kina.

Kort Tid efter ham fandt en romersk Navigator, Hippalus, selv ud af Hæmmeligheden med de indiske Passatvinde, og derved blev Vesteuropæerne selv i Stand til at aabne en direkte Søhandel paa Indien. Det er jo klart, at i Stedet for at snegle sig langs farefulde Kyster var det lettere at krydse det indiske Ocea, og Malabarkysten kunde saaledes naaes paa mindre end 14 Dage.

Hvilket Perspektiv maa ikke have aabnet sig for en Dreng i Ægypten paa Kristi Tid. 12 Aars Alderen svarede jo til vor Studentertid.

Er det da noget Under, naar man siger, at de Gamle i Templet i Jerusalem undredes saare over Jesu Viden, efter at han var vendt hjem?





Skolens Stifter A. O. Tuxen.

# Svendborg Navigationsskoles Jubilæum.

Den 1. November 1927 havde, som meddelt i vort Nr. ??, Svendborg Navigationsskole bestaaet i 75 Aar.

Allerede i 1848 opstod Tanken om at skabe en Navigationsskole i Svendborg. Det var den daværende Formand for Borgerrepræsentationen, Købmand A. Lacopidan, som førte Sagen frem.

Saa kom imidlertid Krigen, og Planernes Realisation blevp udskudt, men selve Tanken fik ikke Lov at hvile. Der blev udnævnt en Skolekommission, som traadte sammen første Gang den 14. Januar 1850. Købmand Lacopidan valgtes til dens Formand, og paa Navigationsdirektørens Anbefaling henvendte man sig til daværende Løjtnant A. O. Tuxen og tilbød denne Ledelsen af Skolen — med 5 Elever — og i April 1853 holdtes den første Eksamen.

Efter Købmand Lacopidans Død i 1855 blev Købmand Chr. Barfoed Formand for Kommissionen.

Det viste sig hurtigt, at man i Løjtnant Tuxen havde faaet den rette Mand til at bringe Skolen frem.

Elevantallet steg stærkt fra Aar til Aar, og allerede 5 Aar efter Starten havde Skolen betalt Søassuranceforeningen dens Udlæg tilbage, hvorefter man ønskede, at Løjtnant Tuxen skulde føre den videre for egen Regning og Risiko.

I nøjagtig 50 Aar virkede Løjtnant A. O. Tuxen som Leder af Svendborg Navigationsskole, og i dette lange Spand af Aar grundfæstede han Skolens gode Ry.

Den 1. November 1902 trak den gamle Forstander sig tilbage og overlod Styret til sin Søn, den nuvæ-

rende Forstander, Aage V. Tuxen, som altsaa kan fejre 25 Aars Jubilæum samtidig med Skolens 75 Aars Jubilæum. O. Tuxen vedblev dog at staa Sønnen bi med Raad og Daad lige til sin Død i 1909.

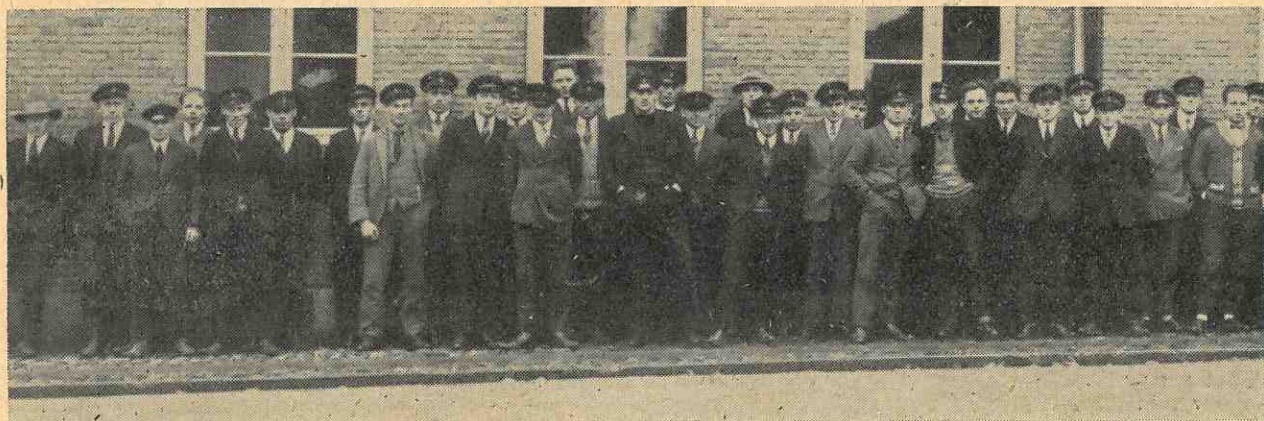
### Den nye Æra — i Radio'ens Tegn.

Aage V. Tuxen forstod paa udmærket Maade at træde i Faderens Fodspor, og Fremgangen fortsattes.

Nu kan enhver jo se, hvilken Betydning den traadløse Telefoni og Telegrafi har for Søfarten, men da Forstander Tuxen den 1. December 1912 oprettede Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi i Svendborg i Tilslutning til Navigationsskolen, viste han sig som Foregangsmand.

Denne Skole var den første i sin Art, ikke alene i Danmark, men i hele Norden. Hidtil havde Danske, som vilde have Undervisning i Radiotelegrafi, maattet ty til Marconiskolen i Rotterdam for at blive uddannet, nu kunde de komme »i Lære« herhjemme.

Den nye Afdeling af Svendborg-Skolen fik imidlertid straks en Del Elever, baade danske, norske og svenske, — unge Mennesker, som vilde skabe sig en Levevej paa dette nye Felt. Og det lykkedes virkelig ogsaa mange af dem at faa Ansættelse, f. Eks. i Marconiselskabet. Ved Krigens Begyndelse var Sagen saa godt i Gang, at Selskabet ansatte alle de Telegrafister, Skolen kunde overkomme at uddanne, og Direktionen i Landon sendte Forstander Tuxen en Skrivelse, hvori den fremhævede, at Skolen i Svendborg havde været meget nyttig for Selskabet og sat



Forstanderen (X) med de nuværende

dette i Stand til at rekruttere en »effectiv operating staff«.

Da England gik med i Krigen, blev der imidlertid lukket for Tilgangen af danske Radiotelegrafister, og efter den Tid kneb det med at skaffe Eleverne Beskæftigelse. Det var jo begrænset, hvad der var Brug for herhjemme. Men den danske Marine fik under Krigen Mandskab til sine Radiostationer fra Svendborg og drog saaledes Fordel af det Initiativ, der her var taget.

Radio-Undervisningen her blev særlig effektiv, da nu afdøde Godsejer Schou lod Fregatten »Jylland« udstyre med Afsender- og Modtager-Station, saaledes at den kunde fungere som Korrespondancestation for Skolen i Svendborg. Hele Undervisningen kunde derefter foregaa ganske som under virkelige Forhold.

Ogsaa fra Indlandet modtog Forstander Tuxen Anerkendelse for sit Arbejde paa dette Omraade, saaledes fra Ø. K. og D. F. D. S., der den Gang var de eneste Selskaber herhjemme, hvis Skibe var udstyret med Radio.

Et Par Aar senere oprettede Hr. Tuxen i København — under Navn af »Københavns Radiotelegrafskole« — en Afdeling, som blev drevet i nogle Aar i Forbindelse med Svendborgskolen, indtil den blev overtaget af københavnske Rederier.

### Statsskole.

Da de nye Navigationsskolelove traadte i Kraft d. 1. April 1922, overtog Staten hele Navigationsundervisningen her i Landet — og altsaa ogsaa Svendborg Navigationsskole, som paa dette Tidspunkt ubestridt var den største Navigationsskole udenfor København. Skolerne i København og Svendborg staa nu — under Statens Førerskab — som de to Hovedskoler, hvor der undervises til alle Navigationseksaminer, derunder ogsaa til Radiotelegrafistprøven.

I 1923 overtog Staten ogsaa »Centralundervisningsanstalten i Radiotelegrafi« og driver den nu som en Afdeling under Svendborg Navigationsskole.



Skolen. I Medaljonen Skolens nuværende Forstander Aage W. Tuxen.

Da Skolen overgik til Statsdrift, stillede Svendborg Kommune Bygningerne til Raadighed for Staten. — Det kommunale Udvalg, som har Tilsyn med Skolen, bestaar af Redaktør P. Andersen (Formand), Apoteker Lassen og cand. pharm. Richard Sand.

Svendborg Navigationsskole har i Øjeblikket ca. 70 Elever, deraf 33, der læser til Styrmandseksamen, 14 til Skibsførereksamen og 20 til Radioeksamen.

### Lærerpersonalet.

I de 75 Aar, Svendborg Navigationsskole har eksisteret, har en lang Række dygtige Mænd været knyttet til den som Lærere. Af de nulevende nævnes:

Translatør L. Rasmussen, som nu i 26 Aar har virket ved Skolen og hører til dens bedste Støtter; Hejnesen; C. Dannow, som har virket her en halv Snes Aar; Radiolærerne K. M. Kristensen og P. M. Laurson; Læge Th. Barfoed og Kommunelærerne A. Petersen og Clausen samt Adjunkt Jacobsen.

Fra Skolen er gennem Aarene Hundreder, ja Tusinder af unge Skibsofficerer draget ud — med en grundig Uddannelse og et rigt Fond af Minder fra den skønne By ved Sundet.



×

Elever foran Skolens Facade.



# „Juliane Marie”s Togt til Kina i Aaret 1759.

Den Højtidelighed, hvormed en Ostindiefarers Afrejse foregik i de første Tider, fortog sig ganske naturlig lidt efter lidt, efterhaanden som Begivenheden blev mindre sjælden, og i Midten af det 18. Aarhundrede var der ikke meget tilbage.

I Slutningen af Aaret 1759 udsendtes Skibet »Dronning Juliane Marie« til Kina; dette Skibs Rejse er beskrevet af en Islænder, Arni Magnusson, der var med som Matros. Skibet havde 28 Kanoner og en Besætning paa ca. 100 Mand.

Paa en bestemt Dag blev det med Trommer paa alle Københavns Gader bekendtgjort, at Kinafarerne skulde møde om Bord Kl. 12, og Størstedelen mødte da ogsaa, 28 Mand dog først Dagen efter og blev derfor regalerede med 27 Slag Tamp; de, der kom to Dage for sent, fik 3 × 27 Slag, og de, som kom endnu senere, fik Vand og Brød og desuden mindst 80 Slag. Seks Dage efter blev der holdt Generalmønstring om Bord, hvorefter Besætningen blev taget i Ed. Præsten prædikede om den farlige Sørejse og lagde Folkene paa Hjertet, at stole paa Gud, enten de levede eller døde. Efter Prædiken fik de Brændevin; nogle drak sig fulde og fik Tamp, andre vilde rømme og blev lagt i Jærn og Bolt. Det var altsaa ikke særligt stemningsfuldt. I 14 Dage laa Skibet paa Københavns Rhed, og i den Tid blev Besætningen delt i to Vagter, Kongens og Dronningens, der skulde have Vagt fire Timer ad Gangen, og der blev foretaget forskellige forberedende Arbejder. »Jeg saa eller hørte ikke andet end Eder og Forbandelser, Hug og Slag, hvor man end kom og var, Raab og Skrig, og heraf havde de øverstbefalende stor Morskab og Tidsfordriv,« skriver Arni Magnusson.

De forlod København under Salut paa 27 Skud og ankrede samme Aften ved Helsingør, atter under Salut, og her laa de i tre Uger og fik imedens 14 Okser, 30 Svin, 15 Faar, 2 Væddere, 2 Geder og en Ko, der skulde til Kina for tredje Gang, om Bord, og dertil Vin og Brændevin. Og saa gik de til Søs. I Skagerak laa de i otte Dage og krydsede med stiv NV Vind, men Kaptajnen turde ikke løbe ind til Norge, fordi en Del af Besætningen truede med at rømme. Videre kom de da omsider, men stadig med Storm og Sne og Frost; de fik kun lidt Søvn, men derimod en Mængde Hug og Slag paa deres vaade, frosne og sultne Kroppe.

Da de var slupne Nord og Vest om Irland og kom ned i varmere Himmelstrøg, saa de kun gik i Uldtrøjer og Underbenklæder, blev Underofficererne glade, fordi Folkene skreg saa højt, naar de tampede dem med deres tykke Tove. Kaptajnen har dog aabenbart ikke været blottet for Humanitet, thi han gav nu Ordre til, at de tykke

Tampe ikke maatte bruges, saa længe de sejlede i Varmen, men der skulde laves smalle Tampe af Raabaand, og disse skulde forevises for Officererne, før de maatte bruges.

Der var en Overstyrmand, som Folkene ikke kunde lide, fordi han var den værste til at straffe dem, og ham spillede de en Dag et lille smagfuldt Puds. Han havde Vagt og havde lagt sin Kikkert fra sig, medens han gik ind i sit Kammer for at forfriske sig med lidt Brændevin, hvoraf han plejede at nyde en Pot paa sine fire Timers Vagt. Imedens han var borte, fangede en Matros en Lus i sit Haar og satte den paa Kikkertens Linse, og da nu Overstyrmanden kom ud igen og saa i sin Kikkert, begyndte han at prise Gud, fordi de ikke havde langt til Land — han saa jo en Jolle komme roende med tre Aarer paa hver Side — og han gik straks ind til Kaptajnen og meldte den glædelige Nyhed. Kaptajnen var lige vaagnet og var gnaven; han tog dog sin Kikkert og gik med ud, men kunde ingen Ting se, og saa kom de op at skændes. Imidlertid faldt Lusen af Linsen, og saa var Jollen borte.

De fik dog virkelig to Dage efter Land i Sigte og kom til Ankers ved Portopray paa Santjago, hvor de fyldte Vand og fik fersk Kød og Frugter om Bord; for knap en Tomme af den svære Tobak fik de en god fed Høne, for en gammel Skjorte et stort Svin, og for en gammel Hat en Sukkertop paa 3 Pd. Efter at have forladt Portopray, havde de i længere Tid fint Vejr med svag Vind og stærk Varme, og mange af Folkene blev syge. Med Misundelse noterer Arni Magnusson, at deres Smed aldrig blev syg, han drak stadig en Pot Brændevin og gjorde sit fulde Arbejde den ene Dag som den anden. Underlægen døde, fordi han tog for mange Medikamenter, og Folkene smed ham med stor Glæde i Søen, for han plejede, naar Matroserne var syge, at sige, at de løj og blot led af Dovenskab; deres Sygdom vilde forsvinde, hvis de blot blev godt tampede.

De var naturligvis bange for de tyrkiske Sørovære; der blev ekserceret med Geværer og Kanoner, kastet Raketter, fægtet med Kaarde o. s. v., men de mødte ingen, og Rejsen fortsattes uden større Oplevelser lige til Tranquebar. Efter et kort Ophold, der benyttedes til at kølhale Skibet og rense og smøre det i Bunden med Talg og Tjære, sejlede de videre til Bestemmelsesstedet, Kanton, hvor Ladningen, der bestod af 34 Kasser med Sølvstænger og 24 Kasser Bly, blev bragt i Land, Skibet blev kalfaktret og efterset, og Ladning af The og Porcelain blev indtaget.

Der var meget at bestille for Matroserne med Indtagning og Støvning af Lasten, og de led meget af Kolik og Dysenteri. Aarsagen hertil var efter Arni Magnussons Mening, at de paa Rejsen

over kun havde faaet tre Pægle Vand om Dagen, og derfor var deres Tarme indskrumpede; da de saa i Kina fik saa meget Vand, de ønskede, og spiste en Mængde Frugt, blev de syge, og adskillige døde. Det var ikke morsomt for den, der skulde passe de syge, der jo var paa streng Diæt, for de led stærkt af Sult og truede med at kaste ham over Bord, hvis han ikke gav dem Mad, og hvis han gav dem mere end tilladt, fik han 50 Slag over Kanonen i Doktorens Nærverelse.

I Januar 1761 forlod de Kanton og sejlede hjemad. Nu var de overordnedes Opførsel bleven en ganske anden end paa Udvejen; der blev aldrig skældt ud, ingen fik Tamp, og der vandede Brændevin to Gange om Dagen og hver Søndag Aften en Pot Punsch pr. Mand. Arni mener, at de overordnede gerne vilde være gode Venner med Folkene, naar de kom hjem til København. Søndagspunschen har nok været lidt rigelig tilmaalt, thi af og til kom det til Slagsmaal; der var saaledes en Dag en Matros, der stak en anden ihjel med sin Kniv; til Straf blev han surret til den døde, og sammen blev de kastet over Bord med Blylodder paa Benene. Rejsen var meget heldig og hurtig, og kun fire Mand døde paa hele Hjemrejsen.

Den eneste, der slog Folkene paa Hjemrejsen, var Skibmanden, som det morede at høre dem skrige, saa ham kunde de ikke lide, og en Nat saa de deres Snit til at kaste ham over Bord; men da de paastod, at han var faldet i Vandet selv, blev der ikke gjort noget ved Sagen. De oplevede ellers ikke andet, end at de engang mødte en engelsk Kaper, som skød paa dem, for at de skulde forevise deres Pas; men Kaptajnen paa »Juliane Marie« præjede over til Englænderen, at han selv skulde vise sit Pas, ellers maatte de slaas. Saa kom den engelske Kaptajn paa bedre Tanker, gik om Bord i »Juliane Marie«, forærede dem nogle Faar og Beder og drak med den danske Kaptajn hele Dagen.

Jo nærmere de kom Hjemmet, desto bedre blev Behandlingen af Mandskabet, og da de havde passeret Kanalen, stod Brændevinsspanden paa Dækket paa hver Vagt, saa Folkene var halvt berusede hele Tiden »og laa paa Dækket som Hunde af Glæde«. Da de kom til København, tog Arni Magnusson Logi hos Byens bedste Ruffer, og saa godt beslaaet var han med Penge, at der gik hele 6 Uger, før han havde soldet dem op.

I »Danmarks Søfart og Søhandel«, dette pragtfulde Værk, som burde findes i ethvert søfartsinteresseret Hjem, har Kapt. C. Bastrup givet den ovenstaaende interessante Skildring om Sejlads i gamle Dage.

Sømændenes Skib til Sct. Mariæ Kirke i Helsingør.  
— Hds. kgl. Højhed Prinsesse Axel overrækker Skibet.

I Anledning af, at Helsingør Sømandsforening paa Kirkens Nytaarsdag havde ønsket at skænke St. Ma-

riæ Kirke et Skib til Kirkens Prydelse, fik Højmesse-gudstjenesten forleden en særlig smuk og festlig Karakter. Kirken var rigt smykket. Nogle Minutter før Gudstjenestens Begyndelse ankom Sømandsforeningen i Procession fra Kronborg, bærende det smukke Skib, foran hvilket førtes Foreningens Fane.

Udenfor Kirkens Dør modtoges Processionen af Drs. kgl. Højheder Prins og Prinsesse Axel. Prinsen, der er Æresmedlem af Sømandsforeningen, bar dennes Emblem.

Med Prinseparret i Spidsen gik Processionen op gennem Kirken, der var tæt fyldt. Alle rejste sig, og Orgelet faldt ind med et Festpræludium. Skibet blev anbragt paa et Bord midt i Koret, hvor Menighedsraadet og Provst *Simon Hansen* modtog det. Efter at Provsten havde takket Drs. kgl. Højheder, fordi de havde villet være nærværende ved denne Lejlighed, traadte Prinsessen frem og udtalte:

— Paa Sømandsforeningens Vegne beder jeg Menighedsraadet modtage dette Skib, som jeg giver Navnet »Sancta Maria«.

Gudstjenesten tog derefter sin Begyndelse, og paa en meget smuk Maade knyttede Provsten sin Tale til Dagens Begivenhed, Overrækkelsen af dette Skib, som her i Kirken skulde minde om, at Livet paa Jorden er en Sejlads fra Dødens Land mod Evighedens lyse Kyst.

Efter Gudstjenesten hilste Prinseparret paa forskellige af de tilstedeværende, og Sømandsforeningens Formand, Lodsoldermand *Johansen*, hvis lille Datter havde overrakt Prinsessen en Buket røde Neliker og Liljekonvaller, fæstede Foreningens Guld-embem paa Prinsessens Bryst. Straks efter Gudstjenesten tog Prinseparret bort, hilst af de mange Mennesker, som var forsamlede paa Kirkepladsen.

Om Eftermiddagen fandt der en Sammenkomst med Taler og Sange Sted paa Hotel »Øresund«, hvor 250 af Sømandsforeningens Medlemmer og en Række indbudte var kommet til Stede. Redaktør *I. M. Welsch* holdt Dagens Festtale og sluttede med et Leve for den helsingørske Sømandsstand.

## DANSK NAUTISK ALMANAK

Blandt den store Mængde Bøger, der ved Vinterens Begyndelse sendes os til Anmeldelse, lægger vi, som Søfartsinteresserede, straks Mærke til Dansk Nautisk Almanak ved det smukke Billede af en ældgammel Kompassrose prydet med sære Snirkler og Tegninger. En saadan Indledning er lovende, og vi finder da ogsaa ved Gennemlæsning foruden et Virvar af nautiske Tabeller, der efter vore Sagkyndiges Udsagn indeholder alt, hvad den mest moderne Navigatør maatte ønske, en hel Del Artikler, som har almindelig Interesse i Søfartskredse.

Et nyt Undervands Signalapparat, ved Hjælp af hvilket det er muligt at finde Fyrskibe i Taage og Tykning er Genstand for indgaaende Beskrivelse. Vi skal i næste Nr. bringe en Række interessante Tegninger herfra, og senere en Afhandling om Fortidens nautiske Instrumenter, der henviser til en Udstilling i Udgifernes Lokale, Amaliegade 30.



# Det sidste Julejob.

Efter det engelske og med Illustrationer af Christian Bøggø.

Juleaftens Mørke var ved at sænke sig over Forelands Head, da den gamle Hjuldamper, Slæberen »Fulton« stod ud forbi Pynten og løftede sin Næse til et dybt Buk, da den første Dønning kom væltende frem. Kaptajn Stone trak Skydevinduet for oppe i Rorhuset og lod Blikket glide Horisonten rundt. Sikken tyk Taage, der kom kravlende frem!

Kaptajn Stone var i daarligt Humør. Det var hans sidste Rejse som Fører af »Fulton«. Han var Sømand af den gamle Skole og havde sejlet Vandet tyndt Kloden over i Vindjammere. Saa var han kommen til Skade med sit ene Ben og havde overtaget Føringen af »Fulton«. Høj og kraftig var han og kunde endnu tage den Tørn, som en søgaaende »Tovbaad« kunde byde sin Mand, men nu havde et nyt Konsortium overtaget Bogserselskabet, og den Aand, som havde faaet sit Indpas ved samme Lejlighed huede ikke en gammel Dybvandssejler, ombord maatte det være ham og ikke dem paa Kontorerne, som havde Ansaret.

Derfor var der ogsaa ligesom et bittert Smil til overs til den Mand, som sad inde i Rorhuset ovre paa Flagkisten og røg sin Cigar. Det var »Unge Turner«, en af Cheferne i det nye Regimente, og Kaptajn Stone havde allerede den første Dag ved Overtagelsen mærket den Forskellighed i Opfattelsen af Tingene, som før eller senere maatte føre til en Konflikt. Denne var kommen, over en Ubetydelighed selvfølgelig, og nu gjorde altsaa Kaptajn Stone sin sidste Rejse med »Fulton«, medens Direktør Turner egentlig gjorde sin første. Og Aarsagen til, at »Fulton« netop laa her, var simpelthen den, at Skonnernten »Annie Brown« ventedes runde Pynten, fire og tyve Timer forsinket, og skulde tages paa Slæb, men Grunden til, at Turner var ombord, var den, at han ventede sin Hustru med samme Skib.

Nede paa Fordækket stod Styrmand Smith og klarede Loddelinen op, og Kaptajns Stemme lød ned til ham:

»Hold godt Udsigt, Smith, vi maa se at mase os gennem Taagen!«

Kaptajn Stone gav Rattet et Tag, saa »Fulton« satte Stævnen udefter, bort fra Land, og straks efter havde han Turners Stemme bag sig:

»Jeg synes, De skulde holde Dem lidt nærmere Kysten, Kaptajn! Der er al god Grund til at formode, »Annie Brown« vil knibe saa tæt op under Pynten som muligt!«

»Maaske!« svarede Stone uden at vende sig.

»Ikke sandt!« gentog Turner lidt utaalmodigt.

»Jeg har hørt, hvad De sagde, Hr. Turner,« kom det roligt fra Stone.

»Hvorfor holder De saa ikke ned langs?«

»De lader til at glemme, Hr. Turner, at vi ikke sidder oppe paa Kontoret, men er ombord. Vi er ude paa det dybe, Hr. Direktør! Og her er det mig, som har Ansaret — og Kommandoen!«

Turner bed Ærgrelsen i sig og Spidsen af sin Cigar, hvorefter han tilføjede:

»De glemmer —«

»Nej, Hr. Turner, og hvis De har mere at bemærke, saa gør det udenfor!«

Et Glimt af hektisk Rødme skød op i Turners Ansigt. Han skulde netop svare, da Styrmandens Stemme tonede udenfor:

»Klokkebøje paa Styrbords Bov!«

Turner foer til Vinduet. Rigtigt! Der kom Klang fra Bøjen, Bing-Bang ind mod nogle Streger til Styrbord. Og saa vidste han, at bag Bøjen laa Revet, og at om de havde fulgt hans Raad, saa havde Tovbaaden nu staaet paa Banken.

»Det glæder mig, Kaptajn, at Deres Uforsømmethed skyldtes den klare Nødvendighed og ikke Opsætsighed!«

»Hvad den skyldtes, skal De ikke spekulere paa, Hr. Direktør Turner!«

»Jeg forstaar,« svarede Turner, »at det alligevel er i sin Orden, at det er Deres sidste Tur i Aften. Jeg kan svare Dem og sige, jeg har ofte tænkt paa selv at søge en ny Fører!«

»Og hvad saa?« kom det fra Kaptajn Stone. »Tror De, den ny Fører vilde være anderledes? Tror De ikke, han ogsaa vil være Mand for sig, saa snart der er kastet los!«

Turner svarede ikke, men traadte ud paa Dækket og smækkede Døren i efter sig.

Stone stirrede efter ham og lænede sig over Rattet, medens et dybt Suk undslap ham. Egentlig var han ked af, at det var kommen dertil, for der var mange Egenskaber hos Turner, han godt kunde lide, og en paagaende Interesse for Selskabet, der ogsaa kom Funktionærerne tilgode. Men de tilhørte to helt forskellige Tider og tænkte fra vidt forskellige Synspunkter, saa Overensstemmelse vilde der sikkert aldrig komme. Godt var det, som det nu engang var blevet, selv om det var haardt at sige Farvel til »Fulton«.

Han saae unge Turner komme frem dernede paa Fordækket med Natkikkerten under Armen.

Pludselig løftede Skytæppet sig, og Horisonten laa klar. »Fulton« duvede frem i de høje Dønninger og med det aabne Hav foran sig. Nede paa Fordækket havde Styrmand Smith rettet sin Kikkert ud mod Kimingen, det samme havde Turner, og Kaptajn Stone undrede sig over, om Tanken om Hustruen maaske vilde faa den unge Chef Direktør til at se lidt mildere paa Forholdene.

Pludselig fangedes hans Blik af en svag Lysning langt til Søs, og samtidig lød Styrmand Smiths Stemme op til ham:

»Der er et Skib i Brand ret om Bagbord!«

Kaptajn Stone rettede sin Kikkert mod det mistænkelige Punkt i samme Nu. Det var umuligt at faa Øje paa noget bestemt Skib, kun en bølgende Masse af hvidlig Røg var synlig, den syntes at komme fra selve det gyngende Hav. Men Røgen havde en mærkelig Karakter, som om den var ladet med Energi og stadig blev nærret fra et bestemt Punkt i Midten, hvorfra tilsyneladende kraftige Eksplosioner skød

ud. Derfra steg Røgen til Vejrs og mørknede, medens den blev baaret bort i Fralandsvinden.

Et Øjeblik stod Kaptajn Stone roligt staaende og betragtede det sælsomme Skuespil. Særlig Røgens Hvidhed fangede hans Opmærksomhed. Det saa ud, som om den var selvløsende, skønt Lysstyrken maatte hidrøre fra Flammerne bag ved. Pludselig jog det gennem ham, at han engang selv havde set det Slags Røg. Røgen stammede fra det farlige Eksplosionsstof Salpeter, der jo ogsaa anvendtes ved Krudtfabrikationen.

Roret blev lagt haardt over, og »Fulton« svarede med en Skælven fra For til Agter, da den ved denne pludselige Overhaling borede Agterskibet ned i Bølgedal, medens Stævnen rendte Skummet af en Bølgekam. Et Glimt af fast Beslutsomhed og Stolthed lyste i hans Øjne, medens han greb Snoren til Fløjten og lod Sirenen sende en lang og Jarmende Tone ud i Natten, en Tone man ligesom kunde følge paa dens Vej over Bølgerne, indtil den blev afbrudt af Dørens Smæld. Det var Turner, som var kommen ind og med glansfulde Øjne stirrede ind i Kaptajn Stones Ansigt og pegede ud.

»Er det — »Annie Brown?«

Stone vendte sig halvt, idet han samtidig greb efter Tragten til Maskinen.

»Hvis De vil opholde Dem herinde under saadanne Forhold, saa maa De sætte Dem ned og tie stille!«

Turner forsøgte at svælge, nikkede svagt og traadte et Skridt tilbage, inden han fik raabt:

»Jamen, Kaptajn Stone — min Hustru — — tror De — —?«

Kaptajn Stone blæste i Tragten til Maskinen og holdt den saa til Øret; ventende paa Svaret dernede fra rystede han paa Hovedet over mod Turner:

»Det tror jeg ikke! Røgens Farve faar mig til at —«

Nu kom Maskinmesterens dybe Stemme og afbrød, men Stone satte atter hurtigt Tuben for Munden og svarede:

»Vi har Brug for alt det, De kan give ham, Mester Oliver!«

Uden at vente paa Svar lod han Tragten glide paa Plads og stak Hovedet ud af Vinduet. Det saa ud, som det hvide Væld af bølgende Røg kom væltende frem mod dem. Nede paa Fordækket saaes Silhuetten af de to Dæksfolk, derimod var Styrmand Smith ikke at se. Paa hans Kalden lød Smiths Stemme ned til ham oppe fra Riggens, hvor Smith var kravlet op for bedre at kunne se. Kaptajn Stone nikkede bifaldende og vendte atter sin Natkikkert mod det skæbnesvangre Maal.

»Fulton« arbejdede sig frem under Højpres af dirrende Pulse. Vinduerne i Rathuset klirrede og raslede et fortsat Accompagnement til Maskinens dundrende Stempelslag, medens Gnisterne føg i den sorte Røgsøjle, der stod ud af Skorstenen.

Kaptajn Stone stirrede nogen Tid ud efter, saa spurgte han i Retning Styrmand Smith:

»Hvad faar De ud af det, Styrmand?«

»Jeg kan ikke li' den Røg, det er ikke Trælast!«

Stone nikkede.

»Ser De no'et til selve Fartøjet deroppe fra?«

»Jo, men det er svært at klare Linjerne i hende. Det ser ud som en Skonneret, og det ser ud, som om den er barkantinerrigget!«

Henne fra Bænken lød et Befrielsens Suk. Det var Turner, som ikke kunde tilbageholde sin Glæde over, at det dødsdømte Skib ikke var »Annie Brown«.

»Ser De no'en Baade, Styrmand?«

»Endnu har jeg ikke kunnet faa Øje paa nogen!«

Kaptajn Stone varskoede ned til Fordækket:

»Faa den Presenning af Baaden, Folk! Og lad det gaa lidt livligt! Vær klar til at sætte den i Vandet!«

»Javel!« kom det nede fra Dækket.

»Naah, hvad faar De nu ud af det, Styrmand?«

»Det samme som De, Kapt'n! Salpeterskude fra Chile.«

Kaptajn Stone nikkede med et bittert Smil:

»Gud give, Folkene er i Baadene og godt paa Vej! Hun ser ud til at kunne ryge i Luften naar som helst!«

»Er De ganske sikker paa, Kaptajn Stone, at det ikke er »Annie Brown?« kom det henne fra Turner.

Stone nikkede og undrede sig over, at Direktørens Interesse og Medfølelse var slukket i samme Øjeblik; han forstod, der ikke var personlige Følelser med i Spillet.

»De kan være ganske sikker paa, at Deres Hustru ikke er dér ombord — eller er kommen med den Barkantine, Hr. Turner. Det ser ud, som om det var et Salpeter-Skib, og det er en grim en at se Ild paa!«

»Er det da saa eksplosivt?«

»Ja, det bruges jo til Krudt. Jeg saa engang en Pram ladet med det Stof. Der var gaet Ild i den ved Uforsigtighed af en Mand fra Land, som havde smidt en Svovlstik i Lasten. Det brændte i nogen Tid ganske roligt, men saa, da det var hedet tilstrækkeligt op, saa røg det Hele i Luften paa een Gang!«

Atter løftede han Haanden og lod Sirenen sende et langtrukket Hyl ud i Natten. Vinden bar nedover mod Ulykkesstedet, muligvis blev det hørt! Og »Fulton« selv arbejdede, som om den sprang fra Bølge til Bølge.

»Det er et Held i Ulykken,« vedblev Turner, »at De, Kaptajn Stone, véd, hvor farligt Salpeter kan være. Jeg synes ligesom De, at vi skal være varsomme med at komme for nær.«

Stone smilede for sig selv. Han var klar over, at Turner aldrig vilde forstaa Søens uskrevne Lov — at eet Skib i Nød er ethvert Skib i Nød!

Saa lød pludselig Styrmandens Praj med et halvt glad Tonefald:

»Der er en Skibsbaad ret forude, Kap't!«

Stones fik Natkikkerten frem og lod Blikket løbe hen over det graaligt skinnende Stykke Vand mellem Slæberen og det brændende Skib. Da han fik Øje paa Konturerne af Baaden, undslap der ham et Suk. Baaden var nemlig endnu i faretruende Nærhed af Skibet, og tilsyneladende hvilede Folkene i Baaden paa Aarerne i Stedet for at ro væk.

Turner, som var sprungen op og havde Kikkerten rettet i samme Retning, udbrød:

»Jamen, hvorfor i Himlens Navn ror de Mennesker da ikke for Livet løs? De maa jo være fra Forstanden!«

Stone lod atter Sirenen lyde, men denne Gang var det en Række Fløjtestød, der helst skulde lyde opmuntrende eller hidsende.

Atter hørtes Styrmandens Varsko, og Stone stak Hovedet udenfor. Selv for det blotte Øje var Skibet



  
**BRØDRENE BÆRENTZEN**  
 CLICHÉ- & REPRODUKTIONSANSTALT  
 Gothersgade 41 TELEFON BYEN 8040-8041 Ny Østergade 32  
 København K

## THORNYCROFT

Baadmotor, Stationære Motorer, Lastautomobiler.

Generalagenter for Sydsandinavien:

**RODKJÆR & TVEDE**

Toldbodvej 5 — København K.

Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht»

Lager af Reservedele.

## N. C. BACH

EDSV. SKIBSMÆGLER

**NØRRE-SUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## JOHEST-LYDDÆMPER

Lydløs Udblæsning - Kraftforøgende - Benzinbesparende.

## HAZET-FORSTØVER

Forhindrer Karburatorbrand.

## ZEISS SØGELYS OG LYSKASTERE

for Automobiler, Motorcykler og Baade.

CONTAX	el. Retningsviser.
GONTAMETER	el. Benzinmaaler.
OLOPHOR	el. Benzinpumpe.

A/S **Marsmann, Groth & Co.**

HOLBERGSGADE 3 — Telf.: Centr. 14264

Generalrepræsentanter for

Automobil



Tilbehør.

## 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.

## J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL

„Hvælvingen“ ved Nikolaj Taarn, København K.

HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR

Kontorartikler

Tryksager

Protokoller

## Sømandshøjskolen i Svendborg.

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

Nærmere ved Henvendelse til Forstander SIGURDSEN.

## D. F. SCHNACKS VINHANDEL

NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

## „FALCO“

HØJTTALEREN.

Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.

**RADIAC** A/S

Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.

T E G N

E N

A N N O N C E

V I K I N G E N

I

nu synligt. Det lignede en sydende Vulkan af hvid, glinsende Røg, der steg som et ondt, levende Uhyre mod Himlen.

»De har faaet Øje paa os,« raabte Smith. »Nu roer de af al Kraft over mod os! Manden ved Roret agter staar op og gør mærkelige Tegn, som jeg ikke kan klare.«

Der fulgte nogle Minutter i Spænding, saa udbrød Stone:

»Jeg har det. Manden agter signalerer! Han peger agterud! Ved Gud, jeg tror, han vil fortælle os, at der er endnu nogen ombord!«

»Det er netop, hvad jeg ogsaa faar ud af det,« svarede Smith.

Stone indstillede sin Kikkert paa Skibet, men intet levende var at se paa Poopen agter. Det vilde ogsaa have været umuligt for nogen at opholde sig dér eller noget andet Sted ombord.

»Der er noget muggent i dette her,« mumlede Stone. »Han vil fortælle os, hvad der holder dem i Nærheden af Skibet, men det er umuligt at finde ud af det!«

Hans Blik gled atter undersøgende hen over Redningsbaaden, som de nu nærmede sig hurtigt. Mandskabet ved Roret pegede stadigt med den ene Haand agterud.

»Hvis der endnu er nogen ombord, er de fortabt,« hviskede Turner.

»Ja, men det er der ikke,« svarede Stone.

»Hvad signalerer han da?«

»Det faar vi snart at vide.«

Gennem Vinduet saa han, at Smith var kommen hans Tanke i Forkøbet og havde firet sig ned paa Dækket, hvor han gav Folkene Ordre til at gøre Kastelinen klar. Derefter forsvandt han og kom et Øjeblik efter tilbage med Raaberen. Redningsbaaden var nu inde paa dem, og Folkene hvilede paa Aarerne, idet de over Skulderen kiggede frem mod den sig nærmende Damper. Manden i Baadens Agterstavn raabte noget, men hans Stemme døde i Rummet.

Kaptajn Stone slog Telegrafan paa Stop, og Larven fra Maskinen stilnede, idet de gled nær over mod Baaden.

»Baad ohøj! Hvad Skib?« raabte Smith gennem Mezaphonen.

Svaret kom prompte fra Manden i Agterstaven:

»Liverpool-Barkantine »Trafalgar«.

»All right!« svarede Stone gennem sin Mezaphon, »vær klar dér og tag mod Linen!«

Men Svaret, der kom, havde nær drevet den kolde Sved frem paa hans Pande.

»Tag den anden Baad op først, vi klarer os imens!«

»Den anden Baad? Hvor er den?«

»Paa den anden Side Vraget, Kaptajn,« lød det ude fra Baaden. »Den kæntrade, da den blev sat i Vandet, saa de mistede Aarerne. Den blev rettet op igen, men uden Aarer kan de ikke slippe bort fra Skibet. Kan de give dem en Line, vil det frelse dem, hvis det naas, inden »Trafalgar« gaar i Luften!«

»Fulton«s Maskine stod atter paa full speed ahead. Paa faa Sekunder var Redningsbaaden gledet bort i Natten, og »Fulton« havde Næsen mod det brændende Skib, mens alle Maskinens Pulse bankede som i Feber.

»Klar med Kastelinen hver af Jer! Hvis Baaden ligger klods ad Skibet, faar vi et Helvede med at faa hevet den fri. Der bliver ikke mange Sekunder — og der bliver slet ikke Tid til to Forsøg. Een af Jer i det mindste maa ramme rigtigt!«

Rattets Knager knirkede under hans Tag, da han drejede Rattet for at bringe »Fulton« i passende Afstand udenom det brændende Skib. Da Skibet naaede ind i Lysets Kred, sog en Varmebølge ind i Rattets hus, medens en hvæsende, bragende Syden og Hvislen lød ovre fra Skibet.

Nu svingede Tovbaaden om bag »Trafalgar«s Agterstavn, og med et Fortvivlelsens Udbrud hilste Kaptajn Stone Synet af den anden Redningsbaad. Ogsaa Turner gav et Gisp af Rædsel fra sig, mens hans Hænder afmægtigt greb i Rudekarmen.

Den anden Redningsbaad laa ikke et Hundrede Yards fra det brændende Skib. Kun et Menneske var synligt, en Mand, som sad krøbet sammen agterude og prøvede paa at ro med den ene Haand, medens han med den anden holdt en Flig af sin Frakke for Ansigtet for at beskytte det mod Heden.

Et Øjeblik troede Stone, at Manden var alene i Baaden, men saa opdagede han pludselig flere Menneske-Byldter paa Bunden af Baaden, som om de søgte Beskyttelse mod Heden bag Baadens Sider.

»Støttig og klar med Kastelinerne,« raabte Stone til Folkene forude. »Vi gaar ind og tar' dem ud!«

Hans Haand greb om Rattets Knager, da i det samme Turner sprang til og slog Greb i Rattet.

»Er De fra Forstanden, Kaptajn Stone? De risikerer jo, at »Fulton« ogsaa ryger i Luften!«

»Bliv, hvor De er, Hr. Turner! Véd De, hvad det er, De gør?«

»Ja, jeg befaler Dem at vende! De har ingen Ret til at risikere Baad og Mandskab i et desperat Forsøg paa at redde et Par Mennesker, som i Forvejen er dødsdømte. Skibet dér kan jo ryge i Luften, hvad Øjeblik det skal være!«

»Det er netop derfor, vi gaar derind og henter dem,« svarede Stone. »Bliv, hvor De er, siger jeg Dem! Det er Mennesker, som er i Baaden, forstaar De det!«

Turner fortsatte uanfægtet:

»De har kun een Chance mod Hundrede for at redde dem, og hvis De ønsker at løbe Risikoen, saa tag selv Baaden og ro ind. De skal ikke sende denne Damper i Luften ogsaa!«

»De er gal, Turner! Dette Skib vilde ryge i Luften, inden vi fik Baaden ud. Vi maa løbe Risikoen! Ja! Er De klar over, at Deres Opførsel grænser til Mytteri paa aabent Hav! Og det er endnu værre end ved Land!«

»Aabne Hav! Jeg gir' Fanden i »det aabne Hav«! Jeg er her for at beskytte mit Selskabs Rettigheder!«

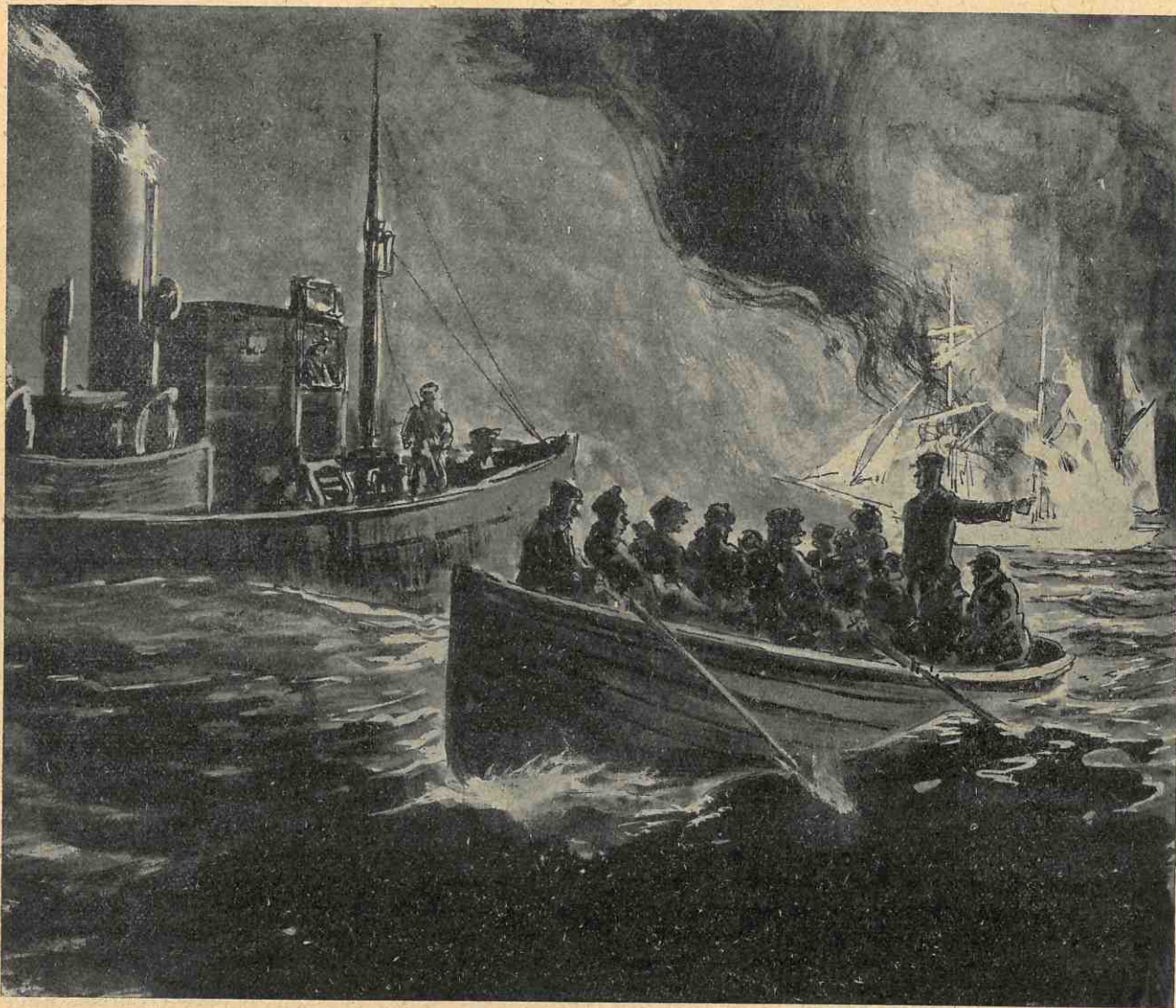
»Det er Deres eget Skind, De er bange for,« svarede Stone og greb fat i Turner, medens han med et Kæmpegreb slyngede ham over mod Væggen.

Men før han atter havde kunnet faa drejet Rattet, var Turner paa Benene.

»Kaptajn Stone! Rør ikke Rattet! Hvis De prøver paa det, skyder jeg!«

Med en hurtig Bevægelse svippede Stone Stroppen over Rattet, slog Maskintelegrafan paa Stop og sprang som et Lyn gennem Styrehusets dæmpede Lys over





»Tag den anden Baad op først, vi klarer os imens!«. — »Den anden Baad? Hvor er den?«. — »Paa den anden Side Vraget, Kaptajn«, lød det ude fra Baaden. »Den kæntrøde, da den blev sat i Vandet, saa de mistede Aarerne. Den blev rettet op igen, men uden Aarer kan de ikke slippe bort fra Skibet. Kan de give dem en Line, vil det frelse dem, hvis det naas, inden »Trafalger« gaar i Luften.

mod Turner og fik Tag. Paa et Øjeblik havde han vristet Vaabenet fra ham, og nu sendte han sin knyttede Næve med et frygteligt Slag mod den andens Hovede. Saa sprang han tilbage til Rattet og satte Telegrafan paa full speed ahead. Og nu skød »Fulton« som en Pil ind mod den hjælpeløse Baad. Gennem Megaphonen raabte han over til Manden paa Baadens Agtertofte:

»Klar derovre og tag mod Linen!«

Manden slap Rorpinden og sprang midtskibs. — »Fulton« brasede fremad mod det brølende Krater.

»Klar, Folk!« raabte Stone ned til Fordækket.

Saa drejede han Rattet haardt over, saa »Fulton« vendte og løb op paa Siden af Baaden parallelt med denne. Larmen fra Heksebaalet var djævelsk, og Heden brændte i Ansigtet som Syre.

»Kast!« brølede Stone gennem Megaphonen. Baade Styrmand Smith og Matrosen sendte deres Liner gennem Luften. De ligesom fulgtes og gik tværs over Baadens Lønning. Et Sekund efter kom den tredje Line fra Manden, som stod agterude, ogsaa den naaede sit Maal.

»Gør disse Liner fast!« raabte Stone over til Manden i Baaden, som vaklede rundt mellem Linerne og søgte at hale dem ind. »Vi faar ikke Tid til at gi' Dem en Trosse, saa vi maa trække Dem i disse!«

Rattet fik en ny Drejning, som ændrede »Fulton«s Kurs. Gennem Styrehusets Vindue saae Stone Baadens sorte Silhuet tegne sig mod det lysende Baal. Nøddlinerne blev tot, og Redningsbaaden kom hoppende bagefter »Fulton«, der nu gled udefter mod det aabne Hav. Minut efter Minut randt ud, længere og længere blev Afstanden til det gruopvækkende Helvede. Et Øjeblik eller to, og Faren vilde være ovre.

Da pludselig var det, som om Helvede havde aabnet sig og udspøjet al sin Ild og Larm, Nattens dybe Sorte blev til den klareste Dag!

»Fulton« krængede over, og Ruderne i Styrehuset blæste i Stumper med et uhørligt Knald, der kun anedes som et Glimt af tusinde Glassplinter.

Holdende sig selv i Balance, til »Fulton« atter havde rettet sig op, stirrede Kaptajn Stone rædselsslagen agterud. Saa klarede hans Ansigt op.

Kastelinerne var stadig tot, og i Mørket, som nu ovenpaa Eksplosionen syntes dobbelt tæt, anedes Redningsbaadens Omrids, medens den som et Føl troligt fulgte i Køl vandet. Paa Styrehusets Gulv laa Turner med vildt stirrende Blik.

Ved Hjælp af Søgelyset, som de nu fik tændt, fandt de efter noget Besvær den anden Baads Position og holdt ned mod den. Da de havde den paa Siden, tog Styrmand Smith sig af dens Besætning og fik dem indenbords, medens de to Matroser agter halede den anden Baad klods.

Kaptajn Stone gjorde Rattet fast og gik ud paa Dækket. Turner havde langsomt faaet samlet sig sammen og var allerede henne ved Lejderen, hvor han spændt betragtede de Skibbrudne, efterhaanden som de kom over Rælingen.

En graasprængt, midaldrende Mand med Oliekappe over Officersuniform kom kravlende op ad Lejderen og hilste Kaptajn Stone med et varmt Haandtryk.

»Det var et godt Juleaftensjob, Kaptajn! De fik os begge!«

»Lykken var med os, Kaptajn!« svarede Stone. »Er De Fører af »Trafalger«?«

Den anden rystede paa Hovedet.

»Nej, Kaptajn! Jeg er Fører af »Annie Brown«. Vi forliste i Gaar Aftes, og »Trafalger« tog os op!«

Der lød et Skrig, og Turner stod imellem dem.

»Er De den ny Kaptajn paa »Annie Brown«?« — Hans Fingre spillede nervøst henover den andens Uniform. »Sig mig, sig mig — der var en Dame ombord — en Passager — min — —«

»Ja, men hun er i den anden Baad, Hr.!« svarede »Annie Brown«s Kaptajn og vendte sig mod Agterskibet. »Se, nu er de ved at blive taget ombord! Gud har holdt sin Haand over den Baad i Nat!«

Turner sprang agterud, halvt tumlende af sted. Da han naaede Agterkant, var Matroserne netop i Færd med at løfte en Bylt over Rælingen. Det var en Kvinde i Olieøj, der hang som en krøllet Sæk omkring hende. Hun vaklede og forsøgte at støtte paa Benene. I næste Øjeblik saae Kaptajn Stone, at hun laa i Turners Arme.

Der gik en halv Times Tid med at ordne det Hele og faa bragt Folkene til Ro; Kaptajn Stone stod sin Vagt i Styrehuset. Saa hørte han Døren bag sig blive aabnet, og i et Sideblik over Skulderen saa han en

yndig lille Dame i Olieøj nærme sig med Turner ved sin Side. Uden at afvente Formaliteternes Besvær gik hun helt hen til ham og lagde sin varme, lille Haand paa hans store Lab. Stone saa over paa Turner. Uden Spor af Nag i sit Hjerte kun han nu godt erkende hans Ret til at tænke og handle ud fra sit, som han havde gjort.

Saa kom Fru Turners Spørgsmaal:

»Var han modig, Kaptajn Stone?«

Uden at betænke sig nikkede Stone til Svar og smilede for hendes spørgende Blik.

»Vi var maaske en Smule bange for Risikoen med Hensyn til Slæberen her, ja det var vi, Fru Turner. Men Deres Mand holdt ogsaa paa, at vi skulde tage Chancen!«

Den unge Kvindes Aandedrag blev hurtigt, og hendes lille Haand trykkede hans endnu fastere ind mod Rattet, da hun vendte sig om mod sin Mand:

»Aah, Alfred, du ved ikke, hvor jeg er glad, hvor jeg er stolt af dig!«

Turner traadte et Skridt fremad. Han vilde tale, men det var, som om en Klump i Halsen forhindrede ham. Hans Arm laa om Skulderen paa hans Hustru, og stille bøjede han sig for Stones Vilje. Saa ledte han sin Kone hen til Døren, og da de var alene, vendte han sig med et Sæt om mod Stone:

»Det hører til Sjældenhederne, at en Mand kan lyve saa sandfærdigt overfor en Kvinde. Maa jeg trykke Deres Haand, Kaptajn Stone?«

»Selvfølge, Hr. Direktør Turner!«

Turner trykkede i Tavshed Kaptajnens Haand og fortsatte:

»Med Hensyn til Deres Afskedsbegæring vilde jeg gerne ha' Lov til at tage den Sag op igen!«

Kaptajn Stones Hænder tog maaske et Øjeblik lidt haardere i Rattet end strengt nødvendigt, saa rystede han paa Hovedet og svarede:

»Det vilde alligevel ikke forandre noget paa det. De har Deres Idéer, og jeg har min Maade at være paa!«

»Maaske! Men, nu har jeg jo været ude paa »det dybe«, og maaske er jeg kommen til at se lidt anderledes paa det.«

Kaptajn Stone svarede ikke. Saa fortsatte Turner:

»Naar vi nu kommer ind og har faaet klaret Tingene fra og sørget for de andre, saa beder jeg Dem være min Gæst, jeg mener vor Gæst, Kaptajn Stone. Det er Juleaften, og der var maaske et og andet, vi alligevel blev enige om!«





AMALIEGADE 43

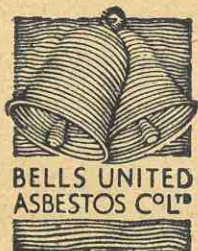
**ALFRED CHRISTENSEN**

COPENHAGEN, K.

STEAMSHIP OWNER

BUNKER COALS - STEAMSHIP - AVERAGE - INSURANCE &amp; CHARTERING AGENT

Agents for: Dampskibsassuranceforeningen "Vidar", Drammen, and Wikborgs Assuranceselskab, Oslo.

Direct Steamer Connection weekly  
GOOLE-COPENHAGEN & vice versa

**M. B. COHN**  
TOLDBODV. 22. TELEFON 4403  
KØBENHAVN K. TELGR.-ADR. AMIANTE

ENEFORHANDLING OG LAGER FOR  
**BELLS UNITED ASBESTOS Co.**  
LONDON

**Frihavnens Skibsprovianterings-Forretning**

(F. Mommsen — A. P. Melgaard).

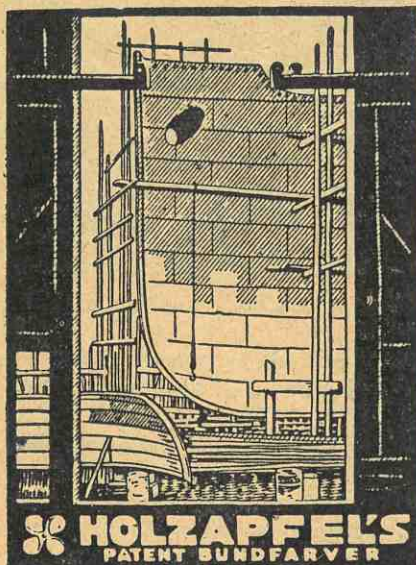
Kontor og Lager i Frihavnen, Kjøbenhavn Ø.

Telf. 8882, Øbro 1862 x. 3757 y. Pale 967 y.

Repræsentanter for Kronos Titanhvidt og Hansa Kedelstensremedium

Telegram-Adr. Proviant

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

VIKINGEN  
ER DEN BEDSTE  
VEJVISER



Store, centralt beliggende  
og elegante Auktionsale  
for Afholdelse af:

Indbo Auktion  
Kunst " "  
Varer " "  
etc.

Anmeldelse og Indlevering  
Daglig Kl. 9-5Stort Forskud udbetales og Af-  
regning straks efter Auktionen

»Mayday«.

Der telegraferes fra Washington, at den internationale Radiokonference har besluttet at indføre et Nød-signal svarende til Radiotelegrafiens S O S., men bestemt til at bruges i Radiotelefonien, hvor Meddelelser gives med den menneskelige Stemme. Man blev paa Konferencen enig om Ordet »Mayday«, hvilket er en fonetisk Overføring til engelsk af det franske »M'aidez« (Hjælp mig).

North-West-Fyrskib.

I disse Dage er det saakaldte North-West-Fyrskib, der i over 100 Aar har haft Station paa Mersey Banke ved Indsejlingen til Liverpool, blevet inddraget for at blive erstattet af en Lys- og Klokkeboje.

I Begyndelsen af Krigen satte tyske U-Baade ofte hverandre Stævne i Nærheden af det gamle Fyrskib. De havde aabenbart en Slags fast Depot her til Fornyelse af Proviant og Olie.

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmegade 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

**G. W. FRYDENLUND & SØN**Tlf. Byen 3684  
- Str. 133

G. W. HARNISCH

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  
Guldmedaille Skandinavisk Fiskeriudstilling 1912

Fabriken „OLSKIND“

ved cand. pharm. J. HARRSEN.

København S. Telf.: Amager 3230 — Amager 3231.

**K · Y · OG M · V ·**KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S  
SUNDKROGSGADE · KALKBRÆNDERIHAVN

Konstruerer og bygger  
alle Arter af Fartøjer

Vinteropbevaring i luk. Garage  
Redningsbaade og Skibsbaade.

Telefon Strand 906  
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

**JACOB MARSTRANDS  
BAGERIER**

KØBMAGERGADE 19

TELEFON 10,791

KØBENHAVN K.

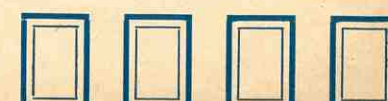
**TOUGVÆRK**

Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER** A/S  
GRUNDLAGT 1794  
KØBENHAVN S.

**BRUG DANSK ACCUMULATORSYRE!**

Leveres i alle Styrkegrader fra: Dansk Svovlsyre &amp; Superphosphat-Fabrik.





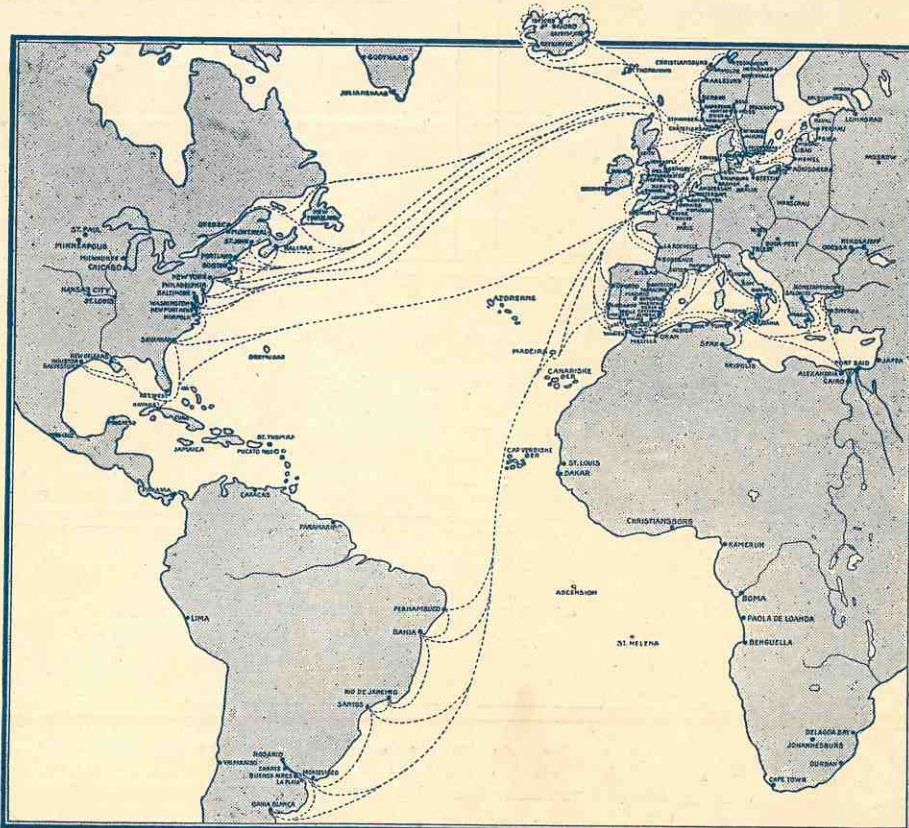
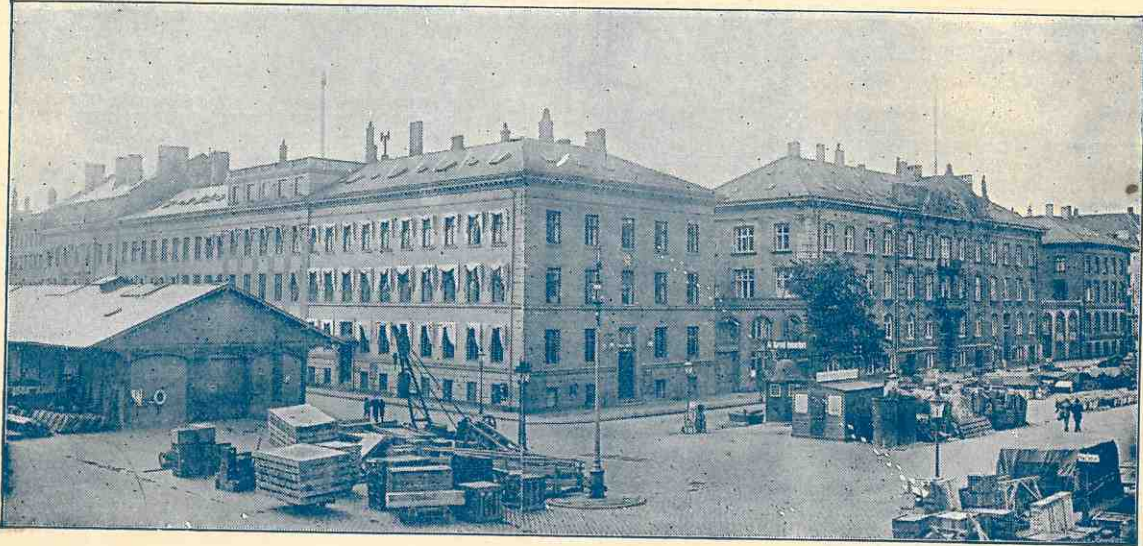


# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8