# VIKINGEN

HAVETS ~ HAVNENS ~ HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Skibskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

## "THE VIKING"

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

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

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

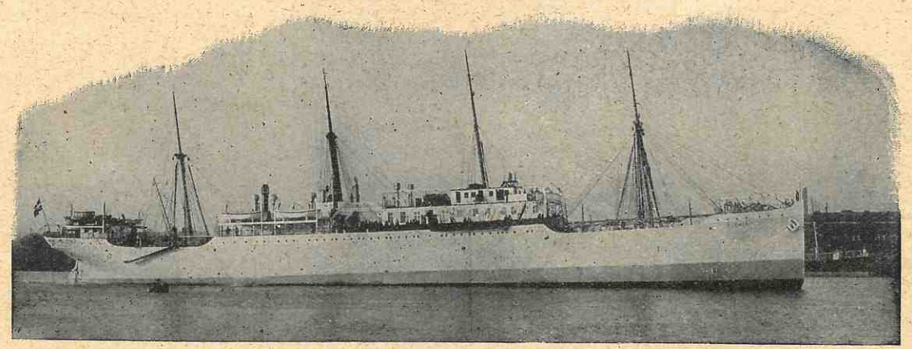
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Europa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

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.

**A/S 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

## 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".

**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.: SEJUS
SKIBSHANDEL
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. —

**A/S MAJOR WRIGHT & Co.**
HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL AARHUS KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

**Nybygning og Reparationer.** **Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.**

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

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.
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.: SHPIPPING 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 ufortoldet.)

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.

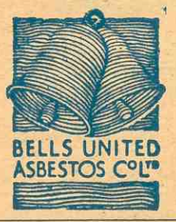
INDHOLD

Forside: *Danmarks Vikingetogt.* Jubilæumsforside i Anledning af Paabegyndelsen af 5te Aargang.
*Victory.* Nelsons berømte Slagskib med talrige Illustrationer.
*Kong Salamuhrs Skat,* med talrige Illustrationer.
*Farer, som lurer der ude!* Tegning.
*Da »Kap'ten« gik ned med Skibet!* Engelsk Humoreske.
*Nyt fra Søen.*
*Projektet vedrørende en Tunnel under Havnen.*
Den raske Lodssøn *Just Nielsen.* (Med Portræt.)
*Bugseret 13,000 miles.* (Billede.)
*Dansk Skipper i Canada roses for hurtig Rejse.*

C. K. HANSEN
Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) „ 50529 (udenfor Kontortid) „ 50589 (Havaritjef 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.

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.



M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

Til Vejledning for Søfarende

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende
Skibsfarver er Sadolin & Holmblads
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

RUD. KRAMPER & Co., HORSENS
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELF. 427 TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S
KUL- & COKES-IMPORT
NØRRESUNDBY
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

N. C. BACH
EDSV. SKIBSMÆGLER
NØRRE-SUNDBY
Telefon 1647 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

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.

ESBJERG SKIBSBYGGERI
ESBJERG
TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** — **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 — Telegram-Adresse: PACAO

**MARIUS NIELSEN & SØN**

KALVEBOD BRYGGE 4 **SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE** KØBENHAVN

**H. HALMØE**

**CORT ADELERSGADE 8**

H. HALMØE KJØBENHAVN

**Sejldugslager.**

**Sejl, Flag og Presenninger,**

**Telefon Byen 4326.**

STORE KONGENSGADE 49 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

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

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.

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**

VED A. P. MØLLER

NYBYGNING AF **DIESEL- OG DAMPSKIBE** OP TIL 12000 TONS D.W.

Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT". **3 BYGGEBEDDINGER** Telefon 1859. - Statstelefon 52

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

**KAKERLAKKER**

UDRYDDES FULDSTÆNDIGT MED VERDENS BEDSTE UDRYDDELSESMIDDEL

**E. LINDBERG**

Deeinfektør

FREDENSGADE 20 I - KØBENHAVN N.
TLF. NORA 7634.

E L K

Køb E L K til Udryddelse af Væggetøj

**FLAG - VIMPLER - FANER**

ALT I BEDSTE KVALITETER

M. W. MØRCH & SØNS EFT. 1830

**M. W. MØRCH & SØNS EFT.**

Peder Skramsgade 3. — Tlf. By. 214 y.

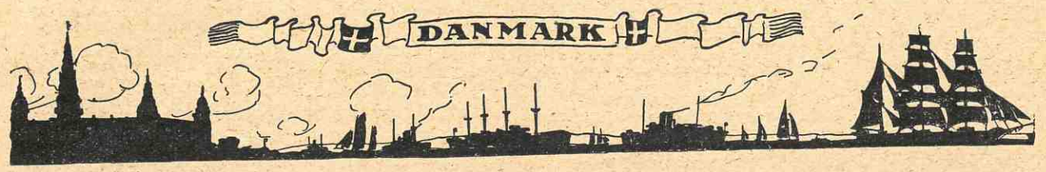
**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2 **AALBORG** Telegr.-Adresse: „UTZON"

**VIKINGEN ER DEN BEDSTE VEJVISER I PROVINSHAVNENE**






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

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# *Vikingen*

# *og Danmarks Søfartsinteresser.*

Nytaar er Tilbageblikkets Stund, men samtidig stiger nye Opgavers Løsning over Horisontens Rand.

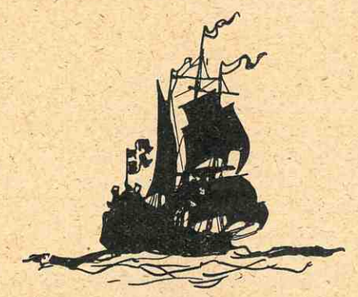
I det forløbne Aar har VIKINGEN bragt en rig Afveksling af nyt og gammelt fra Søen og vundet sig talrige nye Venner, ikke alene i danske Skibe men hos Søfartsinteresserede Verden over. I dette ligger en Opmuntring til Arbejdet fremover, skønt enhver ved, at Tiderne ikke har været gode. Saa meget mere er der Grund til at takke hver enkelt, som har fulgt os, og det er vor Mening, at de Skuffelser, vi har givet, maa blive afløst af gode Overraskelser og Forandringer til det bedre. Vi haaber, at enhver af vore Venner vil støtte os i at føre dette Blad, det eneste Søfartsorgan med Tilslutning hos Publikum, videre. Hvis hver Abonnent blot skaffede en ny Abonnent, kunde vi tage os nye Opgaver paa!

Det kommende Aar vil se VIKINGEN i nogen Grad mere som Tidsskrift end hidtil, hvor Magasinets Karakter har været fremherskende. Om altfor mange af Tidens store Spørgsmaal har Læserne henvendt sig til os, til at vi skulde kunne lade disse Henvendelser overhørige.

Mere aktuelt, ogsaa spejlende Søens daglige Begivenheder, vil VIKINGEN fremtræde, og dog vil Underholdningen og Skildringerne fra gamle Tider bevare den Plads, de allerede har erobret.

Der er Tegn til en Bedring af alle Forhold, lad os i Fællesskab arbejde for, at det ny Aar maa staa i Søens Tegn.

*Christian Bogø.*



*Dansk Skibsfart paa New York. — 210 Dampskibe anløb i Fjor New York Havn, deraf 46 Passagerskibe.*

Aaret 1927 har — skriver »Nordlyset« i New York — ikke været saa godt for den danske Skibsfart paa Amerika som Aaret forud, hvor der ankom og sejlede 263 Dampskibe. Som Modsætning til det ankom der kun 210 Dampskibe i 1927 og 1 Sejlskib.

Af de 210 Dampere var 46 Passagerskibe, Resten Fragtbaade. Efterfølgende Liste viser, hvilke Rederier der har haft deres Skibe her i 1927, hvoraf mange har været hyppige Besøgende her, men nogle faa kun enkelte Gange. Af Passagerskibe kom der 28 af Scandinavien-American Line, 18 af Baltic America Line, Fragtskibene var fordelt saaledes: Norden 58, A. P. Møller 23, C. K. Hansen 20, Dansk-Fransk 15, Forenede Dampskibsselskab 11, Myren 9, Dansk Petroleumsselskab 9, Oversøisk 4, Østasiatisk 3, Orion 3, Codan 2, Orient 2, T. C. Christensen 2, Albert Jensen 1, Hafnia 1, C. P. Jensen 1, C. Andersen 1.

Selv om 1927 ikke har bragt saa mange Skibe hertil som 1926, og naar desuden tages i Betragtning, at Fragterne har været usædvanlig lave, saa er det dog et smukt Resultat for et lille Land som Danmark. Det viser, at danske Skibe og danske Officerer og Mandskab er vel ansete i amerikanske Skibskredse. Lad os haabe, at 1928 maa bringe et endnu bedre Resultat.

*Forlader Svenskerne Skagen?*

De sidste 2—3 Aars daarlige Sildefiskeri samt flere forgæves Sildeture i indeværende Vinter har tvunget store svenske Sildeflaader til at se sig om efter nye Fangstpladser. Silderekognosceringsdamperen »Skagerak«s Chef, Kaptajn Sunde, udtaler, at Damperen afsejler til den norske Vestkyst, hvor man udfor Haugesund og videre nordpaa vil søge Sild. En praktisk svensk Fisker, valgt af Sildeflaaden, medfølger. Paatræffes Sild, vil Notflaaden straks blive underrettet og begive sig herfra til de nye Fangstpladser.

Næppe er Biologdamperen »Skagerak« afsejlet til den norske Kyst for at søge nye Sildefangstpladser, før den svenske Sildeflaade har truffet Sild mellem Skagen og Vinga. 100 Baade kastede deres Vaad, og mange af dem fik fulde Laster. Størsteparten indbragtes til Sverige. Hertil indkom 1600 Kasser eller 100,000 Pund Sild, der betaltes med 6—7 Kr. Kassen. Paa et Tidspunkt, hvor Sildeflaaden paatænker at søge nye Fangstpladser, er der selvsagt blandt Byens Næringsdrivende Glæde over, at Silden atter viser sig i Skagens Nærhed.

*Nobile til Nordpolen! — To Dages Ophold paa Nordpolen.*

Forberedelserne til Oberst Nobiles Nordpolsflyvning er allerede i fuld Gang. Leningrad skal være Basis for Ekspeditionen, og det er Hensigten, at Flyvningen skal foregaa pr. Luftskib i Slutningen af April. Der vil blive gjort nogle Dages Ophold paa Polen, for at Deltagerne kan udføre deres videnskabelige Arbejde.

## International Kamp mod Hajerne?

Fisker Sigurd Damgaard, Løkken, skriver i »Berl. Tid.«:

Havets spiselige Fiskearter efterstræbes med alle mulige moderne Fartøjer og Redskaber, og det kan ikke undgaas, at Fiskebestanden Aar efter Aar formindskes, saa at man maa bygge større Fartøjer for at udnytte fjernere Fangstpladser. Imidlertid er der ogsaa andre end Menneskene, der efterstræber Havets Rigdomme af spiselige Fiskearter; en meget farlig Medhjælper, hvis Virksomhed man maaske ikke skænker tilstrækkelig Opmærksomhed, det er Hajen. Den opfinder ikke nye Fangstmetoder, men den formerer sig stærkt, og dens Forbrug af Fisk overstiger vistnok Menneskenes. I en Tid, da man spejder efter at forbedre Muligheder og Vilkaar for Fiskerbefolkningen, turde det da være rimeligt at have Opmærksomheden henvendt paa denne Konkurrent.

For at indskrænke dens Hærgninger i væsentlig Grad vil vistnok internationale Foranstaltninger være paakrævede. Som et Led i Krigen mod Hajerne mener jeg, at det kunde være virksomt at forsyne Fiskefartøjerne — og iøvrigt ogsaa andre Skibe — med effektive Vaaben; jeg kunde tænke mig smaa Bomber, indrettede saaledes, at de eksploderer i Løbet af ca. 10 Minutter. Hajerne er som bekendt meget graadige og sluger alt, hvad der bliver kastet ud til dem. Opdager man en Haj, anbringer man da en saadan Bombe i en lille Fisk eller et Kødstykke og hiver det ud til dem. Opdager Hajen Maddingen, skal den nok sluge den, og naar Bomben er rigtigt konstrueret, vil Røveren hurtigt være færdig. Bomben maa kunne indrettes saadan, at den ikke sønderriver Hajen, men blot dræber den øjeblikkelig. Dens Bug vil da blive fyldt med Gas fra Eksplosionen, og Hajen vil flyde højt paa Vandet med den lyse Bug opad, saa at den vil være meget synlig og let vil kunne ses i Søen. Man kan da udnytte dens Skind, Kød eller Tran og faa Indtægt herved.

Jeg henstiller til Sagkundskaben nøjere at undersøge og udforme denne Tanke.

Løkken, i Januar 1928.

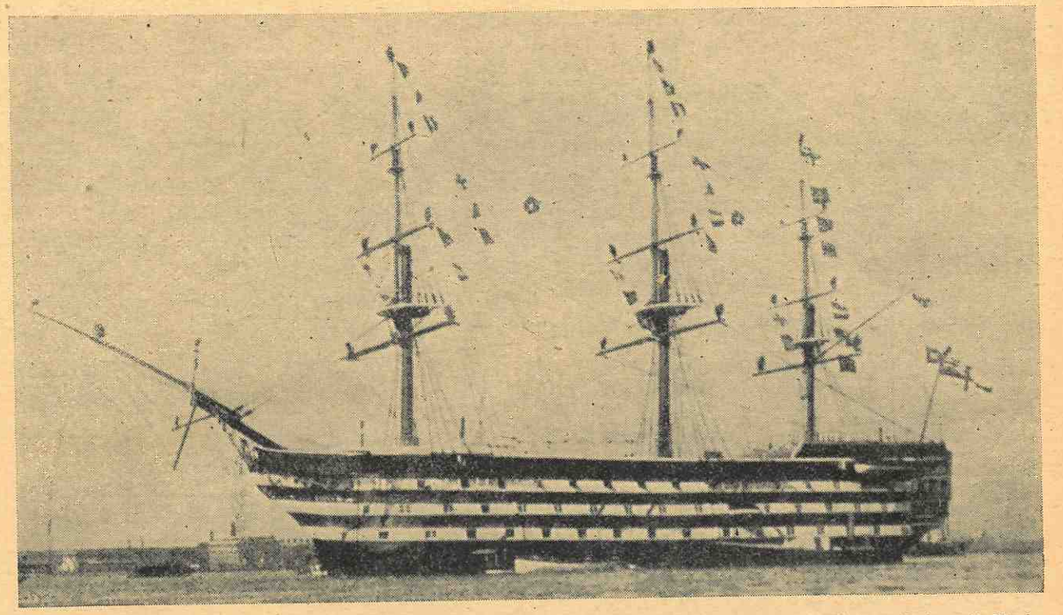
*Sigurd Damgaard.*

*Nu vil Byrd ogsaa til Sydpolen. — Ford betaler Omkostningerne.*

Fra New York telegraferes, at Nordpolsflyveren Byrd har besluttet at foretage en stor Ekspedition til Sydpolen den 9. September. Byrd ledsages af 60 Mand og medbringer 2 Aeroplaner, hvormed der skal foretages Flyvninger ind over de ukendte Egne omkring Sydpolen.

Henry Ford betaler Hovedparten af Omkostningerne.





The VICTORY — det berømteste Skib i den engelske Flaades Historie — saaledes som det nu ligger fortøjet paa Portsmouth Rhed. Endnu er det berømte Signal hejst: »England venter, at hver Mand gør sin Pligt!«.

# VICTORY

(MED HENBLIK PAA VORT EGET „JYLLAND")

## HISTORIEN OM DET BERØMTE GAMLE SKIB, PAA HVIS PLANKER NELSON LEVEDE OG DØDE

Arbejdets og Kampens Tid er forbi. I majestætisk Ro duver svagt for sine Fortøjninger det gamle Skibsskrog i Havnens smult Vande, medens Vinden endnu hvisker i dens Takkelage om gamle Dages Eventyr og uvisnelig Hæder.

— — —

Lige overfor ligger Værftet, hvorfra Ekkoet fra Hammerslag og Autogensvejsning drøner ud over de graagrønne Bølger. En ny Tid er inde, og Kuglerne fra VICTORY's gamle Kanoner vilde prelle af mod disse Staalsider, som Ærter mod en Mur.

Naar man ser fra det gamle til det nye, er det umuligt at forestille sig, at det kun er godt Hundrede Aar siden, dette Skib bar Britanniens største Helt til sin største Sejr! Umuligt at forstaa, at for kun Hundrede Aar siden udpegede seks tjenestegørende Admiraler dette Skib som den hurtigste og bedst sejlende Tredækker, som nogensinde var søsat, det Skib ombord paa hvilket de frem for noget vilde hejse deres Kommando

— — —

Paa Afstand syner den med sin spinkle Rigning saa lille, saa forglemt og uanselig. Men efterhaanden som Baaden kommer den nærmere, bliver dens Rigning til massive, kæmpemæssige Planker, der rager højt mod Himlen og vidt til begge Sider. Stadig synes Skibsskroget at vokse, og de hvide Striber i Sidernes sorte Farve strækker sig i yndefuld, perspektivisk Linjeflugt.

Nelsons Aand hviler over Stedet og tager Beskueren fangen. Man glemmer ganske de nye Slagskibe i Nærheden, og for det indre Øje folder Sejl efter Sejl sig ud, indtil hele den svulmende Sejlflade i bugnende Hvidt træder lyslevende frem — Kanonportene aabner sig, og Tredækkerens frygtelige Tænder kommer til Syne — Ankerkættingerne kappes — og nu drøner det glatte Lag over mod de fransk-spanske forenede Flaader! Et Billede af overnaturlig Kraft, Englands stolteste Bolværk!

»De siger« — at om Natten, naar Stormen hylende farer gennem Havnen, saa bliver den gamle VICTORY urolig. Saa hiver og slider den i sine Ankerfortøjninger, svajer fra den ene til den anden Side, og hver Planke i den klager og jamrer sig. I saadanne Nætter er det let at forstaa, hvorledes den gamle Kampaand vaagner til Daad og længes mod nye Heltegerninger.

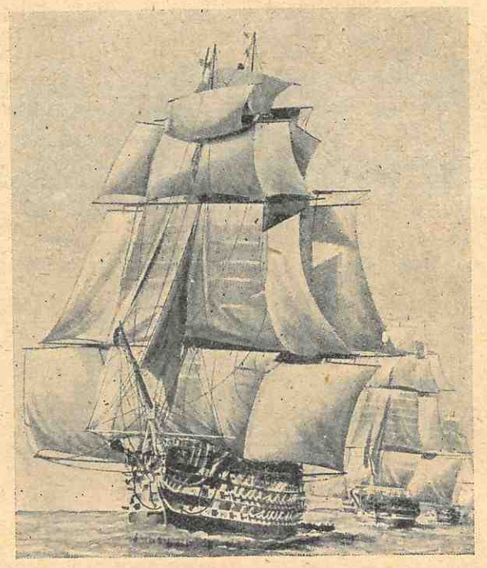
Men i de stille Nætter, om Vinteren naar Isdækket har bundet Havets Bevægelser, og tusinde tavse Stjerner blinker ned, om Sommeren i de lyse Nætter, hvor Øjet spejder milevidt omkring og kan øjne Sejl selv ude i den lyse Horizont, ja da høres selv det letteste Fodtrin ombord og bæres til de fjerneste Kroge i Skibet. Blot en lille Fugls Hoppen høres helt

- TEXACO CRATER COMPOUND -

ned til Banjerne, og sære, underlige Træk og Anelser i Luften bevæger sig gennem de snævreste Porte og Døre. I saadanne Nætter har man let ved at forestille sig de afdøde vandre rundt omkring i Skibet.

Og selv naar vi i det klare Dagslys entrer ned under Dækket, møder vi en ejendommelig Stemning. Hernede, under Vandstandens Højde, hvor engang Skibets Lazaret og Hospital var installeret; her, hvor kun faa og daarlige Tranlamper lyste op, og hvor Stanken af Blod blandede sig med de Saaredes Stønnen — ja her, hvor man i Mørket ikke kan skelne, men kun føle Bordet, hvor de Saarede døjede Amputationens Kvaler, her lyser mellem det hele en ganske enkel Tavle med Indskriften: »*Her døde Nelson*«. Og i disse Omgivelser falder det ikke svært at genkalde for Nutidsbeskuerens Blik den berømte, nu 100 Aar gamle Dødsscene.

Tydeligt i Halvmørket skimtes for det indre Øje Admiralens hvide Uniform, som tæt omsluttede hans Legeme, saaledes henstrakt som det ses paa det af Maleren *Devis* fremstillede Maleri. Skikkelsen anes halvt oprejst, lænet mod et af de store Træknæ indenfor Spanterne. Lægen følger opmærksomt den aftagende Puls, medens Vennen varsomt lader Haanden glide hen over den Døendes Bryst. Kokken stirrer ængstelig op i Doktorens Ansigt spejdende efter Haab, og Skibets Chef, som for et Øjeblik har forladt Kugleregnen heroppe paa Broen, læner sig sorgbetynget hen over den Døende for at fange hans sidste hviskende Ord: »Kys mig, Hardy!« — Ovenover dem tordner Kanonerne, Skibet dirrer i alle Fuger og Spanter, og Luften er fyldt af Eder og Bønner fra de Døende omkring dem.



VICTORY stævner med alle Sejl sat i Spidsen for Flaaden ned mod Fjenden.

Hvilke Beretninger kunde det gamle Skib ikke give, om dets Tømmers Knagen kunde oversættes i Ord?

VICTORY er nu mere end 150 Aar gammel, den blev søsat fra Chathams Flaadeværft i Maj 1765, og det maa siges til dens Bygmestres Ros, at den endnu holder sig stolt som Flagskib paa Portsmouth Rhed, hvor endnu den Dag i Dag den hilser de store Flaadeparader

Siden Aaret 1570 er Navnet VICTORY altid baaret af et Skib i den engelske Flaade. Dens nærmeste Forgænger var ligesom VICTORY en Førsterangs Tredækker. Den højtansete Admiral Sir J. Balchen blev i 1744 beordret fra sit Sygeleje paa Greenwich Hospital til at overtage Kommandoen ombord, medens Hjælpeflaaden blev sendt ud for at hjælpe Sir Charles Hardy, der dengang blev blokeret af Fransk-mændene ved Lissabon. Efter dette Togt blev Flaaden i den engelske Kanal overhalet af en Byge, og VICTORY gik ned tilligemed sine mere end 1000 Mand.

De første tretten Aar af den sidste VICTORY's Levetid blev tilbragt i Uvirksomhed ved Chatham — thi England var, hvor mærkeligt det end kan lyde, paa dette Tidspunkt ikke i Krig med nogen Nation. Den regnedes for den fineste Man-of-war fra Træskibstiden, et fuldkomment Mønster paa Skibsbygningskunst, et Skib der paa een Gang forenede Skønhed og Hurtighed med Styrke. Dens Størrelse var 2164 Tons d. w., og dens Bevæbning var 104 Kanoner, Besætningen bestod af mere end 800 Mand. Med en god Vind fra Agter kunde den gøre sine 13 Knob i Timen, hvilket smukt svarer til Nutidens Slagskibes Hastighed af 18 Knob.

Sammenligner man dens Længde, 226 Fod Stævn til Hakkebrædt, med et Skib af f. Eks. KING EDWARD VIII's Størrelse, 425 Fod, faar man et ganske mærkeligt Billede. Og medens VICTORY's sværeste Kanon vejede under 3 Tons og dens sværeste Ladning c. 32 lb., saa har man nu 150 Tons Kanoner eller mere, som affyrer Skud med en Vægt af c. 1800 lb. Vægten af hele Bredsiden fra VICTORY's 52 Kanoner var 1160 lb. — altsaa mindre end Vægten af et enkelt Skud nu til Dags.

Et gammelt Linje-Slagskib beregnedes at koste 1000 Pund pr. Kanon, saaledes kostede VICTORY omkring 100,000 Pund. Nutildags koster et moderne Slagskib omkring, 1,000,000 Pund eller mere, eller lige saa meget som hele Nelsons Flaade tilsammen. Et moderne Slagskib alene vilde være i Stand til at ødelægge alle de Skibe, som fra fransk, engelsk og spansk Side var i Kamp ved Trafalgar, uden saa meget som at modtage en Skramme eller behøve at løsne et Skud

Det var i Aaret 1778, at VICTORY første Gang blev ført i Kamp — af Admiral-Hon. *Augustus Keppel,* der hejste sin Kommando der ombord og stak til Søs med Flaaden for at beskytte Landets rige Købmandsflaade mod Franskmændenes Angreb paa Vejen fra Indien og hjem (Paa dette Tidspunkt maatte Nelson døje Uvirksomhedens Kvaler hjemme paa sit Landsted. »Hvis de høje Herrer i Admiralitetet endda vilde give mig en Kanonbaad at føre, vilde jeg være taknemlig«, skrev han.)

Da endelig Admiral Keppel naaede Ansigt til Ansig med den franske Admiral *d'Orvilliers,* opnaaede han kun atter at blive skilt fra ham paa Grund af

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

»*Admiral Nelsons Død*« efter *Devis* Maleri. Tydeligt i Halvmørket skimtes som Midtpunkt Admiralens hvide Uniform, som tæt omsluttede hans Legeme, saaledes henstrakt, som det ses paa det af Maleren *Devis* fremstillede Maleri. Skikkelsen anes halvt oprejst, lænet mod et af de store Træknæ indenfor Spanterne. Lægen følger opmærksomt den aftagende Puls, medens Vennen varsomt lader Haanden glide hen over den Døendes Bryst. Kokken stirrer ængstelig op i Doktorens Ansigt spejdende efter Haab, og Skibets Chef, som for et Øjeblik har forladt Kugleregnen deroppe paa Broen, læner sig sorgbetynget hen over den Døende for at fange hans sidste hviskende Ord: »Kys mig, Hardy!« — Ovenover dem tordner Kanonerne, Skibet dirrer i alle Fuger og Spanter, og Luften er fyldt af Eder og Bønner fra de Døende omkring dem.

Vejret og saaledes miste sin Chance for bestandig. Men VICTORY havde dog faaet vist, hvad den duede til, og havde nu begyndt sin glorværdige Karrière.

Ved en bestemt Lejlighed faldt seks af Fjendens Skibe over den paa een Gang. VICTORY's Tab var 33 dræbte og saarede, Skroget og Rigningen var frygtelig medtaget. Denne uafgjorte Kamp bevirkede, at Admiralen i Portsmouth kom for en Æresret, fordi han hverken havde brændt, sænket eller ødelagt Fjenden, og fik derefter sin Afsked med Pension.

*Keppel* efterfulgtes af Sir *Charles Hardy* ombord i VICTORY 1779 og blev straks sendt ud mod de fransk-spanske Flaader. Han konstaterede, at Fjenden mødte med 67 Linjeskibe mod hans 37 og vendte derfor tilbage. Dette var først og sidste Gang, VICTORY viste Fjenden sit Agterspejl.

Næste Gang den kom i Kamp, havde Kontreadmiral *Kempenfelt* den under Kommando og førte den i en ærefuld Træfning. Fjenden sigtedes ved Ushant, og Stillingen var ugunstig. Men saa længe manøvrerede han med den franske Flaade, at en Chance tilsidst viste sig. Fortrop og Centrum blev adskildt fra Arriergarden, og benyttende sig af Lejligheden, holdt VICTORY ned mod Aabningen mellem Flaadeafdelingerne for helt at splitte den franske Flaade. *Kempenfelt* omringede og kaprede femten Skibe, sænkede fire Fregatter og, idet han vedligeholdt en »flyvende« Fægtning med den tiloversblevne Del af Fjendens Flaade førte han sine Priser ind i Plymouths Havn lige for Næsen af Fjenden, der gjorde sine yderste Anstrengelser for at slaa den langt underlegne engelske Flaadeafdeling og afskære den.

Desværre vendte Lykken sig for den tapre Admiral, idet han Aaret efter med ROYAL GEORGE som Flagskib gik ned med dette Skib og dets 900 Mand store Besætning 29. August 1782. VICTORY laa bi i Nærheden og reddede med sine Baade talrige af Besætningen.

Næste Aar hejsede Lord *Howe* sit Kommandoflag paa VICTORY og blev sendt afsted til Hjælp for General *Helliot,* der var haardt trængt i Gibraltar af franske og spanske Tropper. De forenede fransk-spanske Flaader kom ud mod ham, 80 mod *Howes'* 30, men ønskede dog ikke at komme i Slag og sejlede bort i Natten. Howe gav sig til at forfølge, men Fjenden holdt sig udenfor Skudvidde, og da VICTORY endelig naaede hjem til Portsmouth, havde den ikke saa meget som mistet en Mand eller fyret et Skud. Den blev nu lagt op for nogle Aar, efter at have fastslaaet sit Navn som Tidens hurtigste Tredækker. Derfor blev den i Fremtiden ogsaa foretrukket som Flagskib.

Men nu ventede der den en bevæget Fremtid. I 1793 blev Krigen med den franske Republik erklæret, og paa Historiens hvide, store Blade skrives i de kommende Aar Navnet: *Nelson.*

Pludselig kom Turen til VICTORY, der blev be-

- TEXACO DIESEL LUBRICANTS -

mandet og gjort sejlklar som Lord *Howe's* Flagskib. Togtet gjaldt Ødelæggelse af det franske Arsenal i Toulon. VICTORY var med ved Indtagelsen af *Bastia* efter en Orkan, der næsten pillede alle Sejlene af dens Rig og nær havde sendt den til Bunds. Ligeledes var den med ved den sejrrige Træfning ved *Calvi,* hvor Nelson mistede sit ene Øje. Ved denne Lejlighed var det, *Nelson* rapporterede til *Howe:* »Jeg blev lettere saaret i Morges, det er snart over!« Kun een Dag var han sygemeldt.

I 1795 var VICTORY Vidne til, at Søsterskibet BOYNE sprang i Luften ved *Speadhead.*

En bevæget Jagt paa de Franske fandt Sted under Admiral *Hotham's* Kommando. Her sejlede VICTORY saa hurtigt, at flere Skibe i Flaaden laa henved 9 miles agtenfor. En anden lang Vagttørn, et Kryds fra Toulon, førte VICTORY til den berømmelige *St. Valentines* Dag i 1797, med den gamle Sir *John Davis* som Kommanderende i Søslaget ved Cape Sct. Vincent. Alt afhang af de kommende Begivenheder, Nationens Skæbne hvilede paa Skuldrene af hans femten Tredækkere.

Da om Morgenen Solen splittede Taagen, dukkede eet efter eet de spanske Skibe frem.

»Atten Skibe kommer ned mod os, Sih John!« rapporterede Flag-Kaptajnen.

»Very well, Sir.«

»De er tyve Linjeskibe nu!«

»Very well, Sir!«

»Sir John! Nu er der syv og tyve Linjeskibe!«

»Nu kan det ogsaa være nok, Sir! Men selv om de saa var halvtreds, vilde vi brase paa dem!«

Flag-Kaptajnen, *Hallowell,* tabte i den Grad Hovedet af Begejstring over denne tapre Beslutning, at han i Overgivenhed slog den gamle Galgenfugl paa Skulderen og raabte:

Bravo, Sir John! Og sikken en Omgang, vi skal give dem!«

Og saaledes skete det. De tapre femten engelske Linjeskibe omringede og slog de syvogtyve, takket være ikke mindst *Nelson* i CAPTAJN, som selv alene tog to af de fire Priser, der tilfaldt Jervis. Det var paa denne Dag, at »Nelsons Patentbro til Entring« fik sit Navn, idet han fra CAPTAJN trængte ombord i SAN NICHOLAS og derfra til SAN JOSEPH. Fra VICTORY, som netop strøg forbi, fik han tre dundrende Hurra; det samme fik han fra hele Resten af Flaaden. Om Aftenen gik Nelson ombord for at modtage Lord *Jervis's* Tak i Flagskibet. Her blev han kysset og omfavnet, Admiralen roste ham og lykønskede ham nede paa Skansen, forøvrigt paa det Sted, hvor han otte Aar efter bedækket med Hæder skulde falde om, truffen af en Kugle.

VICTORY havde, skønt dens Plads var midt i Kampens Centrum, kun een Mand dræbt og otte saaret. Tabene i Flaaden var ialt 350.

Den var ligeledes med ved Cadix hele Sommeren og vendte saa hjem efter at have været ude paa sit andet, ni Aar lange Togt. Den blev nu udrangeret og laa som Hospitalsskib for Fanger ved Chatham indtil 1801, da den atter blev gjort sejlklar. Dog varede det endnu to Aar, før den kom i aktiv Tjeneste, men da var det med Lord *Nelsons* Kommandostander i Toppen.

Fra nu af og fremefter er VICTORY Englands Historie. Fra det Øjeblik af, at Nelson i Portsmouth Havn den 19. Maj 1803 gik ombord i VICTORY, blev den Bæreren af hans fremtidige Hæder og uadskillelige Kampfælle. I dette Skib kæmpede han den Udholdenhedens Kamp, som han kaldte sit aarelange Togt paa Vagt overfor den franske Flaade, først paa Højden af Toulon, derefter den 7000 miles lange Jagt efter Villeneuve ud til Vestindien og hjem igen. I hele to Aar, fra Juli 1803 til Juli 1805, satte han ikke sine Fødder udenfor dens Trævægge. Han naaede hjem til Speadhead den 18. August, og allerede straks i September naaede Meddelelsen om, at Villeneuves Flaade var løbet ind til Cadiz, ham paa Merton, hans Landsted.

»Jeg tror, jeg skal ramme ham denne Gang!« udbrød *Nelson.*

»Jeg er fortvivlet over, at vor kære Nelson straks skal rejse,« skrev Lady *Hamilton* i et Brev.

Den 13. September forlod han Merton for bestandig.

»Kære, kære Merton,« skrev han, »hvor jeg efterlader alt, hvad jeg elsker i denne Verden. Men jeg *maa* rejse for at tjene min Konge og mit Land!«

Den 14. naaede han Portsmouth.

Fra VICTORY's Overdæk ser man ned til det Sted, hvor de gode Portsmouth-Indbyggere plaskede i Vandet i deres kæmpende Iver for at tage eller give en Velsignelse. inden han stak i Søen. Man klumpedes om ham, som var han en hellig Person, man stirrede ind i hans hvide, magre Ansigt og sank ned for hans Fod i Bøn.

»Før havde jeg deres Hurra,« sagde han til Kapt. *Hardy,* da han steg ned i Baaden, som skulde føre ham ud til VICTORY, »nu har jeg deres Hjerter!«

Kl. 8 Søndag Morgen den 15. September var VICTORY under Vejs, havde passeret Kanalen, uskadt og laa nu i Biscaya-Bugten. Mod Nordvest sank Cape Sct. Vincent under Horizonten, og en blodrød Solnedgang lyste, da de løb ind i Cadiz-Bugten hilsende Trafalgar.

Om Morgenen den 19. Oktober gik et Signal til Vejrs paa en engelsk Fregat, som laa længere inde ved Kysten som Vagtskib. Signalet gik fra Top til Top til det naaede Overkommandoen, femogtyve miles til Søs:

»Fjenden staar ud af Havnen!«

Efter at have givet Ordre til almindelig Jagt paa Fjenden, gik *Nelson* roligt ind i sin Kahyt og satte sig til at skrive sit sidste, og bevægede Brev.

»Maatte Gud, den Almægtige,« skrev han, »give os Sejr over vore Fjender, saa at vi endelig fik Fred!«

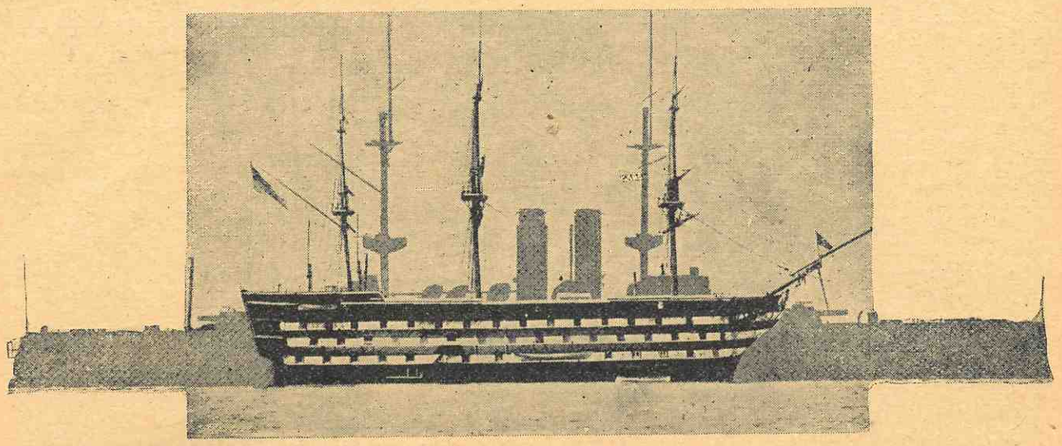
Ved Middag den næste Dag bemærkede han til sine Omgivelser:

»I Morgen vil jeg give de Unge her ombord noget at tænke paa og tale om, saa længe de lever — men jeg selv kommer nok ikke til at leve længe nok til at kende den fulde Sandhed!«

Ved Daggry den 21. lod han signalere: »Klar til Kamp!« Da man var naaet Fjenden indtil seks miles ind paa Livet, foreslog Kaptajn *Blackwood,* ængstelig for*Nelsons* personlige Sikkerhed, at eet eller to Skibe skulde lægge sig foran VICTORY og beskytte denne.

- TEXACO CRATER COMPOUND -





VICTORY sammenlignet med Slagskibet EDWARD VIII. Sammenligner man dens Længde, 226 Fod Stævn til Hakkebrædt, med et Skib af f. Eks. KING EDWARD VIII's Størrelse, 425 Fod, faar man et ganske mærkeligt Billede Og medens VICTORY's sværeste Kanon vejede under 3 Tons og dens sværeste Ladning c. 32 lb., saa har man nu 150 Tons Kanoner eller mere, som affyrer Skud med en Vægt af c. 1800 lb. Vægten af hele Bredsiden fra VICTORY's 52 Kanoner var 1160 lb. — altsaa mindre end Vægten af et enkelt Skud nu til Dags. — Et gammelt Linje-Slagskib beregnedes at koste 1000 Pund pr. Kanon, saaledes kostede VICTORY omkring 100,000 Pund. Nutildags koster et moderne Slagskib omkring 1,000,000 Pund eller mere, eller lige saa meget som hele *Nelsons* Flaade tilsammen. Et moderne Slagskib alene vilde være i Stand til at ødelægge alle de Skibe, som fra fransk, engelsk og spansk Side var i Kamp ved Trafalgar, uden saa meget som at modtage en Skramme eller behøve at løsne et Skud.

»Ja, lad dem det,« svarede *Nelson* (og mente: hvis de kan).

Linjeskibet TEMERAIRE fik nu Ordre til at gaa frem, men »mærkelig nok«, VICTORY vilde ikke give Plads, og Kaptajn *Hardy* paa VICTORY var for klog til at foreslaa at mindske Sejl. Imidlertid halede de tot ombord i TEMERAIRE og baksede saa længe med Braser og Halse, at Skibet efterhaanden vandt Terrain og kravlede op til Luv for VICTORY.

Da prajede *Nelson* selv:

»Mange Tak, Kaptajn *Harvey,*« raabte han i en bidende Tone med den lette Næselyd, som kendetegnede hans Stemme. »Jeg vil være Dem meget taknemlig, om De vil holde Dem paa Deres rigtige Plads. *Det er den agten for VICTORY!*«

Og saaledes blev det den store gamle Kolos, som laa i Spidsen for Linjen, da den gik i Kamp.

Efter at det første af Fjendens Skud var gaaet gennem Stortoppens Røjl, var VICTORY i henved fyrretyve Minutter en forsvarsløs Skive for hans Kanoner, medens den langsomt duvede ned mod den fjendtlige Overadmirals Flagskib. Dens Sejl blev enten skudt eller flaaet væk af Kugleregnen, Stortoppen blev skudt over, Rattet sønderskudt, tyve Mand dræbt og henved tredive saaret. Men stadig avancerede den uden at give Svar paa Tiltale.

»Det gaar nok lidt for varmt til, *Hardy,* hvis det skal vare for længe!« sagde *Nelson.*

Saa Klokken eet passerede VICTORY's Bov BECANTAURE's, dens Raanokke strejfede Fjendens og — idet den passerede, lod den sin hele Bredside brøle Svaret. Tyve franske Kanoner tav for bestandig før Røgen trak bort, og firehundrede Franskmænd var faldet. VICTORY lagde Roret om og løb op paa Siden af REDOUTABLE.

Paa det Tidspunkt, de to Skibe laa klods for hinanden, befandt *Nelson* og hans Kaptajn, *Hardy,* sig agterude paa Skansen, hvor de promenerede frem og tilbage. Duellen mellem Skibene var begyndt, Kanon svarede Kanon, Munding til Munding.

Femten Minutter senere faldt *Nelson,* gennemboret af en Kugle fra en af Skarpskytterne oppe i REDOUTABLES Mesanmærs. (En lille Messingplade paa VICTORY's Dæk viser endnu den Dag i Dag Stedet, hvor *Nelson* segnede om.)

Efter Skibets Journal hedder det:

»Kanonaden fortsattes til Kl. 4.30, da Sejren kunde meddeles til Hs. Højvelbaarenhed Lord, Viscount *Nelson.* Straks efter døde denne af sit Saar.«

— — —

VICTORY's Kamptid var dog ikke tilende hermed. Den var kun et Vrag og var nær gaaet tabt i Stormen den følgende Dag, da den langsomt duvede sin Vej ind til Gibraltar.

Da den omsider — med Heltens afsjælede Legeme i sin Favn — og med gennemhullede Sider og sit endnu blodbestænkte Dæk naaede England, blev den betragtet og hilst med Begejstrinsraab blandet med hellig Andagt.

Men Historier lever endnu om selve Slaget, saaledes fortælles een om dens Gallionsfigur. Denne forestillede et Bundt af Vaaben baaret oppe af en Sømand paa den ene Side og en Marinesoldat paa den anden Side. Nu hændte det sig, at Matrosen fik skudt Armene af og Marinesoldaten Benene, hvorfor Folkelunet vidste at fortælle følgende: De som mistede Benene i Kampen, var Marinesoldaterne, og de som mistede Armene, eller rettere Vaabnene, Kanonerne, var Sømændene. (Paa Engelsk hedder jo nemlig som bekendt baade Arme og Vaaben *arms).* Gallionsfiguren eksisterer forøvrigt endnu, men er bleven er stattet af to Smaadrenge.

I 1808 var VICTORY atter i Kamp som Sir *Samuel*

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -

*Saumarez*'s Flagskib; han var Øverstkommanderende over den Østersøflaade som sendtes til Østersøen for at hjælpe Svenskerne mod Russerne. Derefter sejlede den til Corunna for at hjemføre den uheldige Sir *John Moore*. I 1809 sejlede den atter til det baltiske Hav, denne Gang for at blokere de russiske Skibe ved Kronstadt. Og først efter at den havde foretaget et Kryds til Portugal med Hjælpetropper til Sir *Arthur Wellesley*, og derefter havde været paa et Topt til Norden, blev den udrangeret af Flaaden i November 1812. Havde ikke Slaget ved Waterloo, tre Aar senere, afgjort Europas Skæbne, var den maaske igen bleven sendt ud paa Togt, idet ikke mindre end seks Admiraler havde ønsket at hejse deres Stander dér ombord — saa stor var endnu dens Hæder og Anseelse.

I 1825 blev den udset til at være Flagskib i Portsmouth, en Ære den med smaa Afbrydelser har nydt siden. I 1903 var den atter ved at møde sin Skæbne, idet det udrangerede Slagskib NEPTUN under Bugsering ud af Havnen gik i Drift og kolliderede med det gamle Skib saa kraftigt, at det fik et mægtigt Hul i Siden under Vandlinjen. Siden da har det været udenfor al Tjeneste — en Overgang dog Signalskole — og endskønt det almindelig betegnes som Flagskib, er det i Virkeligheden at betragte som en hellig Relikvi af en svunden Stortid.

— — —

VICTORY er naturligvis bleven malet og atter malet Gang paa Gang, ligesom en stor Del af dens Skrog i Tidens Løb er bleven bortfjernet i Smaastykker. Alligevel er det nuværende Skrog trods alt Skroget af *Nelsons* VICTORY, og eet af Dækkene er endnu det originale.

VICTORY er nu bemandet med en Besætning paa femogtredive Mand med to Overkanonnerer og fire Marinesoldater som Vagt. Alting ombord holdes rent og shipshape. Hvert Aar den 21. Oktober hejses Lavrbærkranse i dens Mastetoppe, ligesom der lægges friske Laurbær paa det Sted, hvor *Nelson* døde. Ogsaa *Nelsons* Fødested, Vicurage ved Burnham Torpe, sender Laurbær. Det gennemsnitlige Antal Besøgende paa et Aar er ca. 50.000.

Dog er det forbavsende, siger Føreren ombord, hvorledes alting har skiftet siden »Krigen«. Før den interesserede den saakaldte Intelligens sig ikke meget for VICTORY. Franskmændene var mere interesserede end Englænderne, og mest af alle var Amerikanerne det. En Amerikaner kunde man altid være sikker paa vilde bede om Tilladelse til at stige op paa Poopen, her vilde han saa uvægerlig stille sig i en udfordrende Stilling og udbryde: »Her ligner jeg vel *Nelson*, saa kan jeg vel nok være vigtig!«

Den almindelige Besøgende faar ikke Lov til at betræde den mest interessante af alle de navnkundige Steder ombord: *Nelsons* Kahyt! Den forreste Del af denne er det Rum, hvor Krigsraadet blev holdt og dette er ganske aflaaset for Publikum. Det er en smuk fornemt udstyret og luftig Salon i Tidens Stil, et af de faa Steder ombord, hvor man ikke behøver at frygte for at støde Hovedet mod Bjælkerne ovenover. Og herfra har man en pragtfuld Udsigt gennem Agterstavnens høje Vinduer.

Herinde i Kahytten stod ved Vinduerne Lord *Nelsons* Skrivebord, her tegnede han sine Planer over Slagets Udvikling eller raadslog med sine Førere, her noterede han i sin Journal eller knælede og bad før Slaget. Desværre kan denne Kahyt ikke aabnes for Publikum og kan heller ikke møbleres med Møblerne fra hans Tid eller hans Yndlings Portrætter og Malerier, det meste blev søndret under Slaget, og Resten er bragt i Land. Men selv om Døren til denne Kahyt er lukket, er der dog talrige romantiske Steder og Sager nok at betragte. Paa Overdækket tæt ved Pladen, som angiver Stedet, hvor *Nelson* faldt, sidder det gamle Rat, som endnu bærer Ordene til det berømte Signal: »England venter — —.« Føreren peger paa et Hul i Rattets udskaarne Runding og fortæller, at Stykket dér blev taget ud som en Souvenir under Dronning *Victorias* Besøg ombord den 26. Oktober 1844. Her forevises ligeledes den Barkasse, som førte *Nelsons* afsjælede Legeme op ad Themsen fra Green-wich til Whitehall, den tilhørte i sin Tid Kong Georg III. Et særskilt lille hvidt museumsagtigt Rum er indrammet af interessante gamle Kobberstik, Portrætter og Dokumenter, paa Værelsets ene Endevæg ses det berømte Billede af *Dewis:* Nelsons Død.

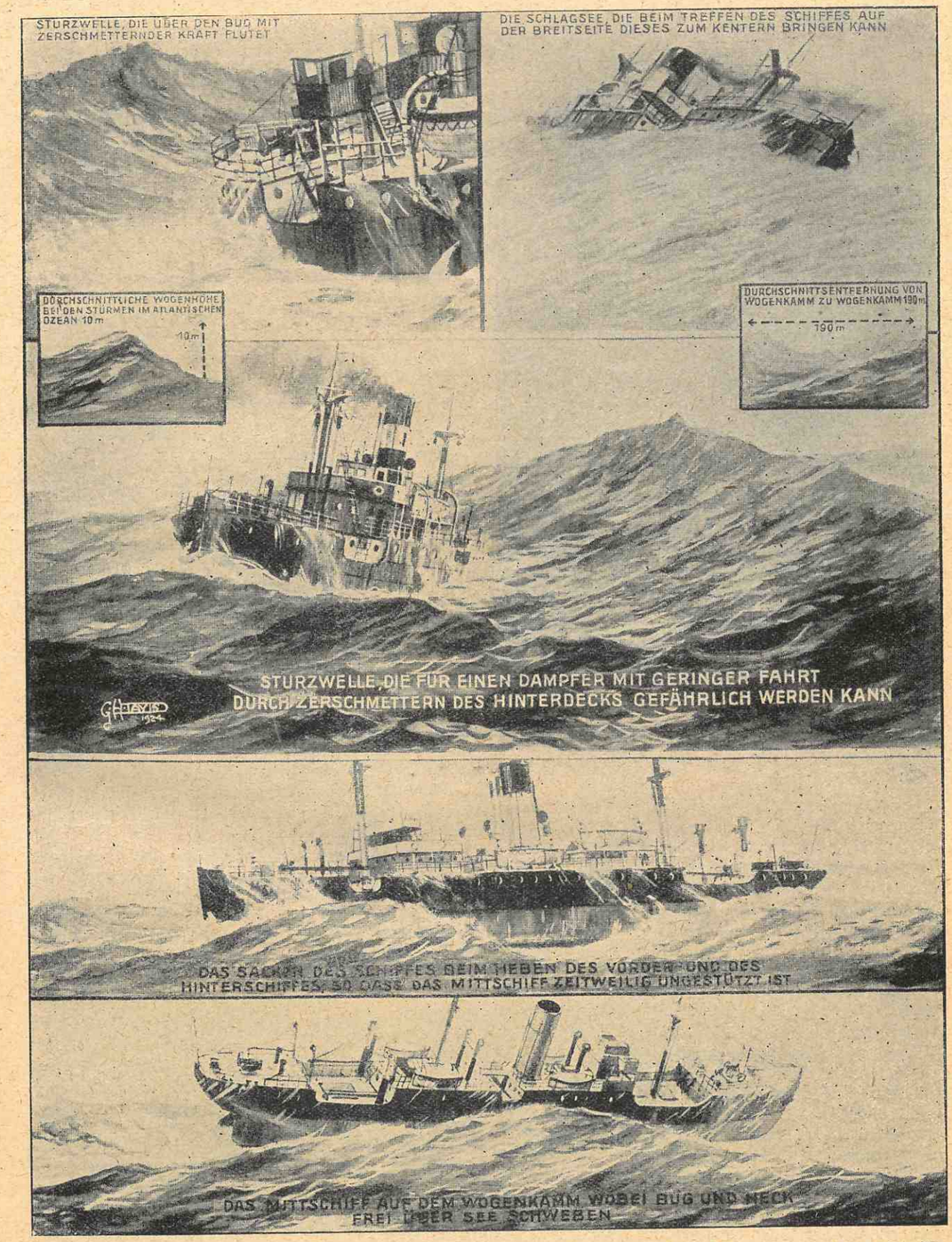
I et andet Rum nede i Skibet ses to af de nye Sejl, som bugnede over VICTORY højt til Vejrs, da den duvede ned mod Fjenden. Sejlene er fyldt af Huller, det vil sige de Rester, som er tilbage, og der faaes et ganske godt Billede af den Hæftighed, hvormed man udkæmpede en Søkamp for hundrede Aar siden, naar man bemærker, at Fortoppens Sejl har faaet 90 Træffere og Stortoppens 60. En gammel Tromme, Krudtkasser, i hvilke Drengene bar de saakaldte »Krudt-Aber« op til Kanonerne og en Mængde gamle Lanterner, udgør en Del af Relikvierne fra Trafalgar.

Men Aabenbaringen af alle Aabenbaringer er dog det Sted nede i Skibets Dyb paa de mørke »Banjer« under Vandlinjen, hvor i Sejrens Stund endnu inden Kanontordenen var døet hen, den sidste Kalden naaede *Lord Nelson*.

Stedet hvor Nelson døde.

- TEXACO CRATER COMPOUND -






## Farer, der altid lurer derude.

Vinteren er Havets Mørketid. Endskønt Storme og Cykloner kan forekomme under alle Himmelstrøg og paa alle Aarstider, ganske særligt ved Jævndøgnstider, saa er dog Vinteren med dens lange Nætter Sømandens værste Tid. Men som sagt, til alle Tider lurer Faren derude, og Faren kan komme ikke alene i Form af Storm og Hav men ved Forholdet mellem Skibets Størrelse og Bølgernes Længde, som det vil ses af hosstaaende Tegning fra »Ill. Zeitg.«.

- TEXACO MARINE ENGINE OIL -

# Kong Salamuhrs Skat.

Det var i Slutningen af 80erne, at jeg laa i Garnison i Delhi og havde netop faaet en halv Snes Dages Ferie, som jeg brugte til at gaa paa Jagt og ellers pleje mine Interesser.

Mine Interesser, ja, jeg havde ellers tænkt paa i Løbet af et Par Aar at tage min Afsked for helt at kunne hellige mig disse. Sagen var, at jeg havde faaet Skattegravning eller -Hævning paa Hjernen, som man siger. Der var nu f. Eks. det Job med at faa fisket alle de mange Guldbarrer op, som i sin Tid gik til Bunds med en Galleon paa Tobermorykysten ved Argyllshire. Planerne havde været drøftet frem og tilbage, og jeg havde været lige ved at melde mig til som Deltager. Saa standsede Forberedelserne, og jeg holdt som sagt Ferie.

Ved at kigge i en af Byens Aviser, standsede mit Blik ved en By Solma, og da jeg nu vidste, at det paa hindustansk betyder Guld, var min Interesse hurtigt fangen. Ved at spørge mig for erfarede jeg, at Byen havde sit Navn fra den Kendsgerning, at i Regntiden, hvor Floden svulmede op og jog forbi med forøget Styrke, plejede de Indfødte at møde op ved Floden og fylde denne med Ris og Kvas og andre Redskaber af Plantetrevler. Det viste sig saa altid, at der i disse Ris og Fibrer havde afsat sig Guldstøv fra Bjergspalterne, som saa blev skyllet af og solgt.

Det var denne Idé at »fiske Guld«, som fik mig paa den Tanke, at tage derop og prøve min Lykke. Jeg anmodede derfor Stedets Kommissær om at give mig et af de sædvanlige Introduktionsbreve til de Øverste af de Indfødte, gennem hvis Byer jeg maatte passere. Brevet anmodede Vedkommende om at forsyne mig og mine Tjenere med alt Nødvendigt med Hensyn til Fødevarer og Fourage, hvor jeg kom frem.

Næste Morgen lejede jeg et »indfødt« Køretøj, kendt dengang under Navnet *Jingling Johnnie,* og fulgt af min Tjener og min trofaste Bulldog »Daniel« startede jeg for mit Eventyr.

Efter en anstrengende Dagsrejse naaede jeg Solma henad Aften. Ved Byens største Bungalow, hvor jeg haabede paa at nedslaa mit Hovedkvarter de første dage, bad jeg Portneren meddele *Abdul Azize,* at en engelsk Officer var ankommen og vilde hilse paa ham. Lidt efter kom *Abdul Goofer,* hans Søn, og meddelte mig, det vilde være umuligt for Faderen at modtage mig, da han var meget syg af malarisk Feber. I Virkeligheden ventede man hans Død hvert Øjeblik. Da jeg tilfældigvis havde en Flaske Feberelexir i min Taske, tilbød jeg den Gamle denne i Haab om, at det kunde hjælpe ham.

Jeg fandt Høvdingen *Abdul Azize* i hans Hytte, en gammel, udtæret Olding med langt hvidt Skæg og mørke, glinsende Øjne, og saa vidt jeg kunde se, havde han ikke langt igen. Imidlertid fik han Medicinen og jeg overlod Flasken til Sønnen med Forklaring om, at den givne Dosis skulde gentages hver anden Time. Derefter gik jeg tilbage og ventede forøvrigt ikke at se den Gamle i Live mere.

De følgende to Dage tilbragte jeg med at kredse langs Flodens Bredder opefter i Haab om at finde et eller andet Kvarts-Parti, hvorfra øjensynligt Guldstøvet kunde stamme, men fandt intet og vendte derfor tilbage til Solma. Dens Navn i Forbindelse med Guld maatte være en Snare eller Misforstaaelse, og jeg besluttede i Stedet for at gaa paa Jagt heroppe Resten af Tiden.

Ved min Tilbagekomst mødte jeg den unge Abdul Goofer, der meddelte mig, at hans Fader havde det meget bedre og gerne vilde hilse paa mig, den »Sahib«, hvis Mikstur havde reddet ham. Og saaledes gik det til, at jeg henad Aften i Skumringen traadte ind i gamle *Abdul Azizes* Hytte og fandt ham i betydelig Fremgang. Efter lidt Snakken frem og tilbage gjorde han mig et direkte Spørgsmaal:

»Sahib,« sagde han pludselig gravalvorlig. »Hvad er Grunden til, at De besøger Solma, hvor ellers ingen hvid Mand kommer!«

»Guld! Længsel efter Guld, *Abdul Azize!*« svarede jeg aabenhjertigt. »Jeg er kommen for at søge efter Guld!«

»Og har »Sahib« fundet Guld?« spurgte han atter, og hans Øjne var rettet mod mine med et underligt uudgrundeligt Dyb, som om han dækkede over en hemmelig Viden.

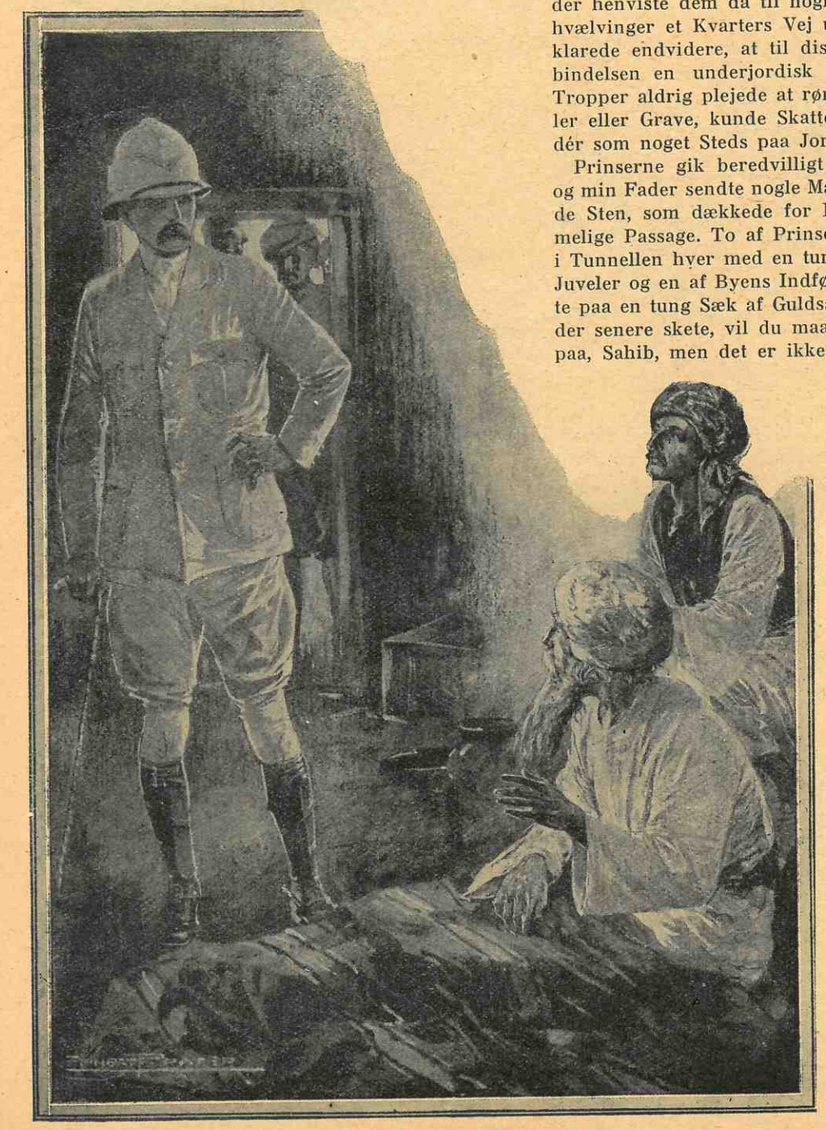
»Nej,« svarede jeg. »Det har jeg ikke! Den Smule Guld, som føres med Strømmen herned, er jo ikke engang nok til at give Byen Navn, endsige værd at samle op.«

Den Gamle tav en Stund, saa lød hans Stemme atter, lidt hæs og hviskende, som om han var bange for, at Hyttens Vægge kunde høre ham:



»Ja, »Sahib«, men dette er heller ikke den eneste Grund til, at vor Landsby bærer samme Navn som Guldet. Jeg ved godt, at det staar saaledes skrevet i Sahib«s Aviser og Bøger, men det er forkert. Vi kalder Byen saaledes fordi, her i Byen ligger gemt al det Guld og Sølv, alle de Juveler og Smykker, som engang tilhørte de store Delhi Konger. Du har frelst mit Liv, Sahib, og derfor vil jeg fortælle dig Historien, saaledes som min Fader har fortalt mig den.«

»Da Oprøret i 1857 brød ud, omringede *John Nicholson* med britiske Tropper, understøttet af loyale Sikhs Delhi. Efter det forfærdelige Myrderi ved Cownpoore hørte Indbyggerne her fra Folk, som var flygtet fra Delhi, at de engelske Kanoner stadig beskød Murene, og at Byen kunde blive stormet hvad Dag, det skulde være.



En Morgen lige ved Solopgang, blev vi vækkede ved at en stor Skare Ryttere i fuld Gallop kom sprængende ind i Byen. Det var to af Kongen af Delhi's Sønner med en Eskorte paa omkring et halvt hundrede Ryttere fulgt af to tungtlæssede Pakheste. De holdt saa Hvil og indtog et hurtigt Maaltid. Ti Minutter senere kom en Indfødt fra Delhi løbende og fortalte, at han havde set de britiske Tropper storme Delhi, og at hver eneste af Byens Indbyggere blev slaaet ned.

Ved at høre dette blev baade Prinserne og deres Følge slaaet af Panik og besluttede at flygte med det samme. Rytteriet var vel i Stand til at fortsætte Rejsen, men Pakhestene var saa overlæssede af deres Byrder, — som blev sagt var Skatte —, at de ikke kunde fortsætte med det samme. Prinserne var ulykkelige, og vidste ikke deres levende Raad. Min Fader henviste dem da til nogle gamle, forladte Gravhvælvinger et Kvarters Vej udenfor Byen. Han forklarede endvidere, at til disse Gravkamre var Forbindelsen en underjordisk Gang, og da engelske Tropper aldrig plejede at røre eller ødelægge Templer eller Grave, kunde Skatten være lige saa sikker dér som noget Steds paa Jorden.

Prinserne gik beredvilligt ind paa hans Forslag, og min Fader sendte nogle Mænd med ud for at løsne de Sten, som dækkede for Indgangen til den hemmelige Passage. To af Prinsernes Følge gik saa ind i Tunnellen hver med en tung Sæk Guld, Mønter og Juveler og en af Byens Indfødte fulgte med og slæbte paa en tung Sæk af Guldsager og Prydelser. Hvad der senere skete, vil du maaske le ad eller ikke tro paa, Sahib, men det er ikke destomindre sandt, for

»Du har frelst mit Liv, Sahib, og derfor vil jeg fortælle Dig Historien, saaledes som min Fader har fortalt mig den.«

jeg har ofte hørt min Fader fortælle Historien, og han var en Mand, som aldrig løj:

Efter at de to »sowars« (Ryttersoldater) og vores Byboer var kommen et Stykke ind i Tunellen, hørte vor Byboer som var et Stykke bagved, de to Ryttere raabe akkurat som i stor Forfærdelse, at *djins* (Djævlespøgelser) havde grebet dem i Struben og var ved at kvæle dem. Saa kastede vor Byboer sin Sæk fra sig og styrtede ud. Derefter ventede vore Folk længe paa de to Soldater, men da de ikke kom, mente vore Folk, at de var blevne dræbt af Spøgelserne, og lagde saa Stenene paa Plads igen. Og ingen af os turde siden trænge ind og se, hvad der var sket.

Imidlertid var de to Prinser og deres Eskorte steget til Hest og var redet bort. Ikke fem Minutter efter kom en Trop af *Hodsons* Kompagni galloperende ind i Landsbyen, de indhentede Prinserne og deres Følge og dræbte dem alle. Kun een af dem undkom ved at gemme sig i en Hvedemark. Denne Mand, ved Navn *Mahomed Hussein,* vendte tilbage til Landsbyen ved Mørkets Frembrud, og efter at de britiske Tropper var trukket bort. Siden blev han boende her. Seks Maaneder senere kom *Mahomed Hussein* til min Fader og fortalte ham, at han var den eneste Efterlevende af Styrken dengang, og paa den Maade maatte Skatten være hans. Min Fader saa ingen Anledning til at modsige ham, hvorfor Indgangen blev aabnet, og han gik derind fulgt af den samme Mand her fra Byen som dengang var fulgt med, men som naturligvis nu klog af Skade holdt sig i en vis Afstand. Noget efter hørte han de samme Raab om Hjælp fra *Mahomed Hussein,* som skreg, at Djævelen havde fat i ham. Og nu, ligesom før, skyndte han sig udenfor, hvor han forgæves ventede, at *Mahomed* skulde komme til Syne. Men *Mahomed* kom ikke tilbage, og den anden gik ikke derind igen. Men han siger, at saa længe han lever, vil han huske paa den Tid, han stod udenfor og ventede, skælvende af Frygt, for han hørte tydelig *Mahomed* ralle og trækkes med Døden. — Efter dette andet Ulykkestilfælde forstaar Sahib nok, at Indgangen blev dækket til igen, og fra denne Dag har Ingen turdet prøve paa at hente eller rettere vriste Oprører-Skatten ud af Djævle-Spøgelsernes Magt — —.«

»Strenge Herre,« svarede han med alle Tegn paa Rædsel. »Skaan mig! Jeg er kun eu fattig Mand og har Kone og seks Børn. Hvis Spøgelserne dræber mig, hvad skal der saa blive af mine Børn og min Kone?«

Den gamle Mand var ganske udmattet af den Anstrengelse det i Virkeligheden var at berette denne lange Historie, og da han var færdig, fik jeg ham ogsaa til at 'ægge sig ned og hvile sig.

»Det lyder jo meget interessant, *Abdul Azize,* og da jeg nu eengang er kommen hertil for at søge efter Guld,« fortsatte jeg langsomt, »saa kunde jeg tænke mig, at jeg prøvede Lykken.«

Den Gamle syntes kendelig nedslaaet ved min Meddelelse og svarede, at da jeg nu havde frelst hans Liv, vilde han blive meget bedrøvet, hvis han og hans Beretning skulde give Anledning til min Ulykke. Da han tilslut forstod, at det var min absolute Hensigt at gøre et Forsøg paa at trænge ind i Tunnellen, lovede han mig at sikre mig mod at jeg paa nogen Maade blev forulempet af de Indfødte. Hvis jeg virkelig havde bestemt at gøre Forsøget, skulde han sørge for, — sagde han — at jeg ikke fik andre Modstandere end selve Skatte-Aanderne.

Næste Morgen drog jeg af Sted tilligemed min Tjener, en Indfødt forsynet med en Hakke og min tro »Daniel«, Bulldoggen. Maalet var det gamle Gravkammer, som altsaa skulde gemme Delhi-Kongens Skatte. Jeg var kommen til den Slutning, at de Folk, som var forsvundne, var enten døde af Skræk eller dræbt af giftige Slanger. Jeg tog derfor min dobbelt-

løbede korte Bøsse med mig og ladede begge Løbene med Hagl, desuden en Lyslygte og en Æske Tændstikker. Med hele Landsbyen forsamlet som Tilskuere paa den nærliggende Høj begyndte vi at flytte Stenene fra Hulens Indgang.

Det var ganske let, for jeg opdagede, at endskønt de gamle Stenplader havde været omhyggeligt lagt paa igen, saa havde de ihvert Fald ikke været muret til. Det tog derfor kun en halv Snes Minutter for at faa Stenene fra og præstere en ordentlig Indgang. Derpaa tog jeg Lygten og tændte den, hvorefter jeg rakte den til den Indfødte. Jeg mente, han kendte Vejen og derfor maatte gaa først.

»Strenge Herre,« svarede han med alle Tegn paa Rædsel. »Skaan mig! Jeg er kun en fattig Mand og har Kone og seks Børn. Hvis Spøgelserne dræber mig, hvad skal der saa blive af mine Børn og min Kone?«

Da jeg saa, at ethvert Forsøg paa Overtalelse vilde blive mødt med kølig Tavshed, forklarede jeg min Tjener, at den Indfødte var en Idiot og Kryster og befalede ham at gaa foran.

Men han protesterede paa samme Maade og undskyldte sig endda med, at han kun var en ringe Tjener, desuden at det passede ikke, at han som Tjener skulde gaa foran! Derimod var han villig til at følge mig.

Derefter sendte jeg »Daniel« ned i Mørket, men den blot klynkede ynkeligt og gemte sig derefter mellem Benene paa mig, hvorfor jeg bestemte mig til selv at gaa i Spidsen. Jeg tog Bøssen i den ene Haand og Lanternen i den anden, hvorefter jeg langsomt begav mig ind i Tunnelen.

Tunnelen var saa lav og smal, at jeg maatte bukke mig ganske betydeligt for at ikke Hjelmen skulde skrabe imod Loftet, medens den til Gengæld var saa smal, at der ikke var en Tomme fra Skulderen til Tunnelens Væg. Heden var frygtelig og som Følge heraf perlede Sveden frem. Kun langsomt kunde jeg bevæge mig frem holdende Lygten foran mig, medens jeg holdt skarpt Udkig med mulige Slanger enten paa Væggene, i Loftet eller paa Gulvet.

Egentlig var min Hjerne allerede nu halvvejs sløvet, og først lidt efter lidt fik jeg koncentreret mine Tanker derhen, at jeg regnede ud, hvor langt jeg var trængt ind. Det kunde vel være henved et Par hundrede Alen ialt. Bag mig hørte jeg min Tjener raabe opmuntrende til den Indfødte fra Landsbyen, medens Hundens vedholdende Gøen gjaldede uhyggeligt mod Væggen.

Heden var nu utaalelig, og dels for at hvile dels fordi mit Hjerte slog mod Ribbenene paa en besynderlig ubehagelig Maade, standsede jeg et Øjeblik og glædede mig over, at de formodede Djævle øjensynlig forlængst var flygtede fra dette uhyggelige Opholdssted.

Ordene var næppe kommen over mine Læber, før min Fod rørte ved noget, som fik mig til at springe tilbage med en pludselig Bevægelse, medens jeg samtidig sænkede Lanternen i den Tro, jeg havde traadt paa en Slange. Til min Skræk saa jeg, det var et Skelet, jeg havde sat Foden i. Alt, hvad der var tilbage af Fod og Ben, var Skoene, de viste med al Tidelighed at være samme Slags som paa Oprørets Tid, følgelig maatte de menneskelige Rester her tilhøre *Mahomed Hussein*. Resten af Skelettet og Hovedskallen var pillet fuldstændig rene af Myrer.

»Videre!« raabte jeg til mine Følgesvende. »Der er ingen Djævle her. Nu hurtigt fremad, saa vi kan faa gjort vort Arbejde!«

Men netop i det samme begyndte jeg at mærke et frygteligt Besvær med Aandedrættet. Til denne Ubehagelighed føjede sig nu den Omstændighed, at Flammen paa Lyset i min Lygte pludselig begyndte at blaffe og derefter gik ud. Dette foraarsagede atter, at min Tjener og den Indfødte uvilkaarlig gav efter for et Udbrud, hvad der atter havde til Følge, at Hunden »Daniel« pludselig begyndte at gø som rasende.

Stønnende, som om jeg havde løbet en lang Strækning, strøg jeg Tændstik efter Tændstik, hvilke dog lige saa hurtigt slukkedes. Dette bragte mig paa den Formodning, at der maatte være et eller andet Hul i den modsatte Ende af Hulen.

»Det er ikke værdt at fortsætte længere i Mørke,« raabte jeg til mine Følgesvende, »det er bedre at komme ud af dette!«

Min Stemme lød hæs og fremmed, og Ekkoet slog den tilbage.

»Ud af dette!« klang det i Tunnelen, som om Ulykken var over os. Og for yderligere at gøre Situationen endnu værre, følte jeg nøjagtigt som om en usynlige Haand greb om min Strube og klemte til! For første Gang i mit Liv blev jeg forskrækket for at jeg skulle miste Stemmen, det begyndte pludselig at løbe rundt for mig. Hertil kom en Følelse af Svimmelhed og Afmagt, desuden trommede det for mine Øren. Alt ialt havde jeg en Følelse af at skulle besvime.

Med en stærk Viljeanspændelse lykkedes det mig at faa drejet mig rundt i den snævre Tunnel, men under disse Anstrengelser maa mine Fingre have berørt Geværets Hane eller denne Gulvet, for Bøssens begge Løb gik af med et Rabalder, der lød, som skulde det have løftet Taget af Hvælvingen!

Jeg raabte:

»Løb! Løb!«

Men denne Ordre var for saavidt unødvendig for de sig bortfjernende Fodtrin og »Daniel«s hendøende Gøen fortalte tydelig nok, at de andre havde tænkt paa »Safety first«. Jeg var med andre Ord nu alene i Hulen tilligemed Djævlene og deres tidligere Ofre.

Alligevel nærede jeg ikke Spor af Frygt for »Djævlene« og den Slags, ej heller for giftige Slanger, for i Virkeligheden var jeg optaget af Kampen for Livet paa en helt anden Maade og saaledes, at jeg aldrig haaber, jeg skal føle det igen. I Mørket var det akkurat som om skeletagtige Hænder var strakt ud efter mig og havde grebet mig om Struben, som om de havde grebet om alle Lemmer med et jernhaardt Tag og forhindrede mig i at flytte mig eller trække Vejret. Jeg var ved at blive kvalt, og endskønt jeg raabte af alle Kræfter, klæbede min Tunge til Ganen, og jeg var ude af Stand til at frembringe en Lyd.

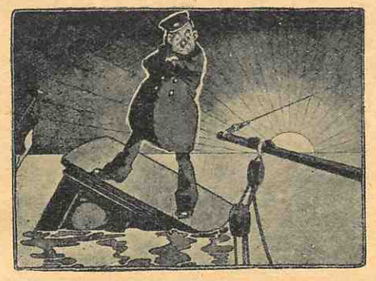
(Fortsættes næstsidste Side)



# DA „KÆP'TEN" GIK MED „NED"!

EN SANDFÆRDIG OG IKKE KUNSTFÆRDIG SPUNDEN „ENDE" I MESSEN - EFTER *PARSON M.*

## GOING DOWN WITH THE SHIP



Naa, ja, vi laa altsaa og kravlede i en forbandet tyk Taage paa Bankerne, og som det plejer ved den Slags Omstændigheder, gled Samtalen lidt efter lidt over paa Emner som Ulykker til Søs. Og medens Sirenerne og Dampfløjterne udenfor blandede deres Stemmer til en fortsat Hylen og Tuden, afløste den ene Historie den anden. Her var nogle om Skibe, som forliste paa Isbjerge og gik ned i Løbet af nogle Minutter, andre handlede om Skibe, som gik op i Luer midt paa det aabne Hav, andre forvildede sig ind paa Nova Scotia Kysten og blev slaaet til Pindebrænde, mens Mand og Mus gik til Bunds. Beretningerne blev selvfølgelig underbygget med passende Eksempler paa Mod og Offervilje hos Officererne, og no'en af os havde selvfølgelig travlt med at fremhæve Englænderne, som no'en Fandens Karle, og ganske særlig havde vi Respekt for den gode gamle Tradition i den engelske Marine, som forlanger, at en Kaptajn skal gaa ned med sit Skib.«

Saa var der pludselig en Stemme i Baggrunden med stærk amerikansk Accent, som faldt ind:

»Det er alt sammen noget gudsforgaaet Sludder. Naturligvis skal en Kaptajn være den sidste, som *forlader* sit Skib! Men hvis han bliver ombord, bare for at gaa med ned, saa er han er forbandet Idiot! Man forlanger dog jo ikke af en Lokomotivfører, hvis Tog er kommen i Kollision med et andet, at han skal kravle ind under Maskinen dreje om paa Vandhanen og skolde sig selv ihjel — bare fordi han er Lokomotivfører! Nej, mine Herrer, jeg har selv været Skipper engang, og jeg kendte ogsaa nok mine Pligter, men jeg har sgu aldrig regnet med at jeg skulde »gaa med ned,« hvis jeg da kunde blive fri for det!«

»Naa, jeg var altsaa engang med en Kaptajn, som havde den tossede Idé, og den var saa fastnaglet hos ham, at Naglen gik ind i Hjernekassen paa den ene Side og var sat fast i den anden Side med en Møttrik. Han var fuldblods Amerikaner, Yanke, fra Newburyport, Massachusetts, og egentlig skulde han jo haft haft lidt mere Forstand, for han var en glimrende Sømand. Der var for Eksempel den Gang, da Anden Styrmand under en haard Sydvester laa med en læger Val tre miles i Læ og Skuden jernbundet, den kunde hverken falde af eller luve. Men saa skulde I ha' set, den gamle, da han kom op hvordan han kunde manøvrere med den! Og saa det Kajetøj, han fik igang overfor Anden Styrmand! Det var den Onde brøle mig førstet Klasses Underholdning baade for Dyr og Mennesker! Det glemmer jeg aldrig!«

»Denne hersens Kaptajn altsaa, han hed forresten ellers *Davis*, sludrede ellers altid op og ned ad Vægge og Stolper om denne fine Maade, som de engelske Kaptajner altid havde at gaa ned med Skuden paa, hvis altsaa at noget hændte, og den altsaa begyndte at synke. Jeg var altsaa Styrmand med ham dengang, og vi diskuterede jo Spørgsmaalet frem og tilbage, skønt det sel'følgelige ikke var til nogen Nytte. Han havde eengang sat sig det i Hovedet, og dér sad det fast. Det var ikke til at faa løs, om det saa havde været med en Damphammer eller et Spil.

»Mister *Harris*,« plejede han at sige, efter at vi en rum Tid havde diskuteret Spørgsmaalet, »jeg vil sel' gaa ned med Skuden her, hvis vi da nogensinde kommer til det. Skulde jeg være saa heldig, at komme op igen, vil jeg naturligvis være meget taknemlig. Det hele er jo kun for at vise Folkene, at en amerikansk Skipper kan gaa ned med sin Skude ligesaa godt som en Englænder. Nu kan De jo baresens se paa mig Styrmand! Hold nu bare godt Øje med mig, saa ska' De sa, jeg mener, hva' jeg siger!«

»Naa, saa skete det jo nogen Tid derefter, vi gik op langs Kysten fra New York, det var med Barken HOME. Barken var omtrent tom, men vi havde dog noget Terpentin i de nederste Lastrum. Der var helleringen Fragter at faa i New York paa den Tid, og Rederne havde derfor sendt os paa Vej til London med Terpentinen og haabede saa paa at faa fyldt os et eller andet Sted bagefter. Det var altsaa i August og i Modsætning til, hvad Folk i Land almindeligvis tror, en Maaned med Masser af skidt Vejr, godt med Cycloner i Vestatlanten. Og gamle *Davis*, som helt igennem var en forsigtig Mand, havde Lugerne dobbelt skalkede og tættede. Vi havde nogle gode Distancer til omkring 49 Meridian, for Skuden laa let paa Vandet, Vinden var vestlig og alting saare godt — indtil uden Spor af Grund Barken pludselig sprang læk og gav sig til at trække en forfærdelig Masse Vand. Men hvorfra? Det var umuligt at regne ud, men min Mening er nu den, at der simpelthen er faldet en Planke ud i Bunden, for Skuden var gammel og havde ikke været i Dok i Mands Minde.

Naa, i de næste fireogtyve Timer var alle Mand ved Pumperne. Ikke for det, der var noget i Vejen med Pumperne, skal jeg ellers sige, skønt den ene af dem var helt fyldt med Terpentin, og den anden fejlede ikke andet, end at begge Ventilerne var slidt

- TEXACO MARINE CYLINDER OIL -

op. De skulde under alle Omstændigheder kunne have holdt hende tør, hvis det havde været en ganske almindelig Læk, men nu gjorde de hverken fra eller til. Ganske vist fik vi Tømmermanden til at ligge paa Maven hele Dagen og rode ned i Pumpen, men ligemeget hjalp det! Dagen efter, vi havde opdaget Lækagen, var Skuden halvt fuld af Vand, saa den Gamle gav nu Ordre til at gaa i Baadene og opgive Skuden.

Der var forresten ikke mange Mand ombord, kun ti »foran Masten«. Jeg kan huske, vi blev seksten ialt, og at vi beregnede, at een af Laaringsbaadene kunde ta' det hal'andet Par. Saa fik vi Vand og Proviant i Baaden og fik den firet ned og pænt klar af Skibssiden. Sø var der ikke noget af, og det varede sel'følgelig ikke mange Minutter, før vi var djumpet ned i den alle Mand undtagen Kaptajnen sel'følgelig. Han beordrede os at kaste los — og saa blive i Nærheden og fiske ham op.

»Den kan sgu ikke holde sig flydende ti Minutter endnu,« sang jeg ud, saa højt jeg kunde, da vi var ved at ro væk. »De maa hellere komme med os nu med det samme, Kaptajn!«

»*Jeg gaar ned med mit Skib!*« svarede han. »Styrmand *Harris!* Jeg kender min Pligt som Kaptajn. Skulde jeg komme op igen, er det meget pænt af Jer, hvis I haler Jeres gamle Kaptajn ombord i Baaden. Men jeg gaar ikke i Baaden, saalænge Skuden kan flyde!«

Naa, det var jo Tossestreger altsammen. Men gamle *Davis* var en stædig Fyr, og det vilde være ganske ørkesløst at argumentere med ham. Naa, Skuden laa efterhaanden saa dybt i Vandet, at det stod ind over Dækket, og jeg regnede derfor med, at det ikke kunde tage mange Minutter, før den gik til Bunds. Vi lagde os derfor kun et lille Stykke agtenfor Barken og ventede paa, den skulde synke. Vi saa den Gamle komme hen Agter og kravle op paa Kahytruffet. Dér var akkurat Plads nok for ham til at staa oprejst og lige tørt nok til at han kunde staa tørskoet. For han havde den mærkelige Idé, at han ikke kunde lide at drukne med vaade Fødder!

Og det er nu slet ikke saa sjældent, den Slags. Jeg erindrer engang, jeg var ombord paa en Passagerdamper, som løb op paa Portugalkysten og var klar til at synke paa mindre end en Snes Minutter. Alle Passagerer blev kaldt paa Dækket og blev varskoet om at holde sig klar til at gaa i Baadene. Det vil sige, det behøvede de slet ikke, for Skaden var kun ubetydelig og Vejret var fint. Kaptajnen var da heller ikke bange for at løbe den Risiko at gaa med halv Kraft for at prøve paa at naa Mundingen af Tagus. Naa, nu kan I jo tro mig, om I vil, men en Masse af de kvindelige Passagerer havde allerede taget deres Galoscher paa, og de fleste af dem havde dem rigtig paa. Jeg kunde ikke straks regne den ud, men efterhaanden blev jeg jo klar over, at drukne, *det* var det forberedt paa, men *tørskoet* det vilde de være til det sidste.

Naa, hvad var det saa jeg vilde sige. Kaptajn *Dawis* var altsaa kravlet op paa Kahytsruffet, og der stod han med Armene korslagt, akkurat ligesom Napoleon, da han spadserede tværs over Alperne. Dér stod han altsaa og ventede paa at Skuden skulde gaa ned. Skuden var vanddrukken og Søen rolig. Som jeg allerede har sagt, laa Skibet saa stille som et iKrkegulv, saa Kaptajnen havde ingen Vanskeligheder ved at holde sig i Paradestilling. Og det var nok noget, han nød. Drømmende lod han Blikket glide Horisonten rundt, og at dømme efter hans Manérer, havde han ganske glemt, at han stod paa et synkende Skib og kunde vente at gaa ned hvert Minut.

Men lige paa eengang var det, som han pludselig fik Øje paa mig og gi'r sig til at synge ud:

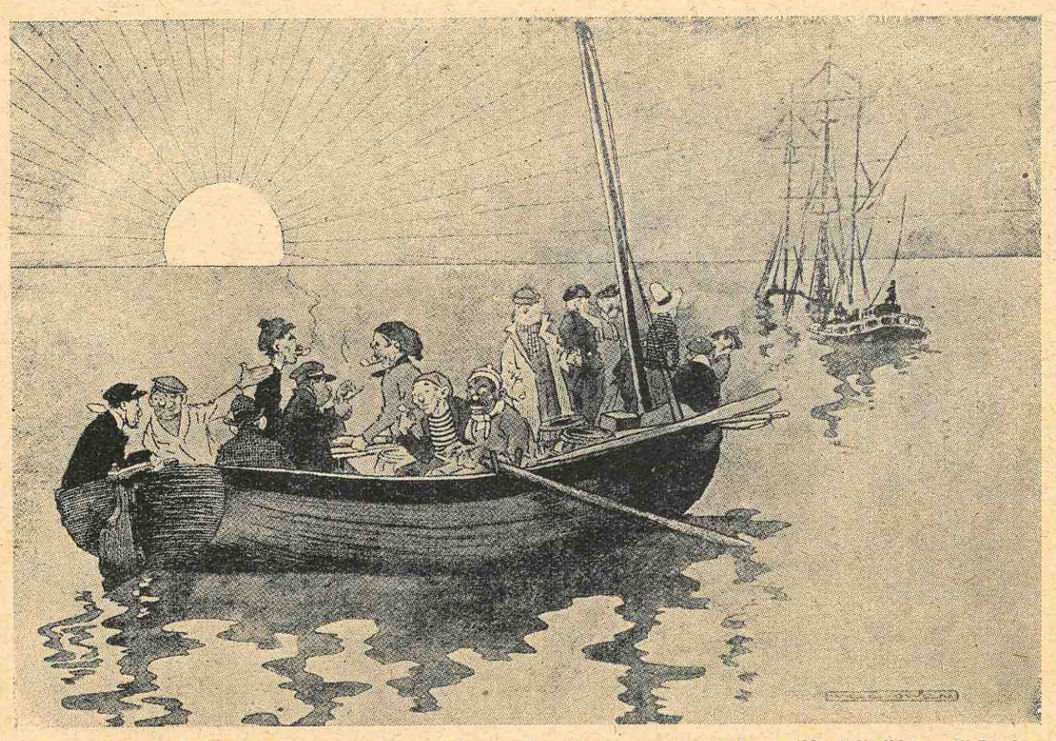
»Hør Styrmand *Harris!* Gør mig den sidste Tjeneste! Sig til dem derhjemme, til Rederne især, at jeg gik ned med Skuden. Og saa kunde De maaske osse se at faa dem til at sætte et Stykke i Avisen om det. Og saa siger jeg Dem, Styrmand *Harris,* og Jer Folkens, I gamle Drenge, et sidste Farvel! Jeg haaber, *Harris,* De vil lægge alle Deres forbandede Uvaner af, baade med at sværge og bande og spytte, saa der ikke er til at træde for det, for saa kan De da, hvis De engang skulde drukne, ligesom jeg, saa kunde De da møde Skæbnen med en god Samvittighed og uden Frygt!«

»De skulde hellere komme over til os Kaptajn,« sa'e jeg, »saa behøvede De ikke at friste Skæbnen lige nu, men kunde faa Tid til at forberede Dem. Skuden er jo allerede saa godt som sunken, og vi er villige til alle som een at sværge paa, at De gik ned med Skuden, og at vi fiskede Dem op bagefter!«

»Styrmand *Harris!*« svarede den »Gamle« i en alvorlig og overlegen Tone. »Hvis jeg har Brug for Deres Raad, saa spørger jeg efter det. Det forbavser mig højligen, at De i dette hersens højtidelige Øjeblik, kunde foreslaa mig saadan en dundrende Løgn! Aldrig skal der fortælles Løgn om mig! Jeg ønsker kun, De siger Sandheden og ikke et Kvæk mere! Her staar jeg, til HOME synker, forstaar De! Og min sidste Bøn er kun, at I vil blive her Folkens, til denne alvorsfulde Begivenhed har fundet Sted! — Vent blot en halv Times Tid og se om jeg kommer op til Overfladen igen! Maaske ser I mig aldrig mere, naar Skibet er sunket, for Draget vil suge mig ned, og et eller andet Stykke Træ eller Rundholdt skal nok sørge for at ramme mig i Hovedet! Naa, men hvis jeg kommer op igen, saa skal jeg være villig til at lade mig hale indenbords! Og saa ber jeg Jer bare om at holde skarp Udkig efter mig!«

»Naa, vi havde for saa vidt ikke noget imod at holde den gaaende i Nærheden, for ret længe kunde det jo ikke vare, og som Skuden laa dér med Union Yack i »Sjov«, saa var der da en Chance for, at et eller andet Skib i Forbifarten kunde faa samlet os op. Vi tvivlede heller ikke paa, at vi skulde kunne naa ind til Kysten, selv om der var over tre hundrede Miles, for Baaden var god nok, det var en Hvalfangerbaad af den Slags, som taaler alt Vejr. Men paa den anden Side brød vi os jo heller ikke om at ligge her og slæbe paa Aarerne i en Evighed, hvis vi kunde blive fri. Saa satte Mænnerne sig roligt ned i Baaden og gav sig til at stoppe Pibe og bande den »Gamle« i en stille dæmpet Tone, som de antog jeg ikke kunde høre eller forstaa. Naa, jeg hørte nu det meste af det, og skønt der var mange Sprog-





Naa, vi ventede et Kvarter, og den blev halv, og den blev hel. Men den velsignede gamle Kasse vilde stadig ikke gaa til Bunds. Den naaede lige akkurat at faa Dækket skyllet rent, saa den »Gamle« kunde sidde paa Ruffet ugenert og agere Napoleon.

blomster mellem, saa var det dog ikke Komplimenter om den »Gamle« altsammen. Men jeg lod naturligvis som ingenting.

Naa, vi ventede et Kvarter, og den blev halv, og den blev hel. Men den velsignede gamle Kasse vilde stadig ikke gaa til Bunds. Den naaede lige akkurat at faa Dækket skyllet rent, saa den »Gamle« kunde sidde paa Ruffet ugenert og agere Napoleon. Men selvfølgelig blev han efterhaanden ked af at staa i den Stilling med Armene over Kors og se dyster ud, og saa satte han sig ned med Hovedet i sine Hænder og saa tankefuld ud. Men længe varede det ikke, før han atter sang ud:

Hør, Styrmand *Harris,* hvad i hede, hule H..... kan der være i Vejen med hende? Hvorfor synker hun ikke, saa vi kunde blive færdig? Det er ikke fair play mod en Mand, som har gjort sit Regnebrædt op og er klar til at gaa ned med sit Skib, at lade ham vente hele Eftermiddagen.«

»Den kan umuligt flyde meget længere, Kapt',« raabte jeg, for at prøve paa at opmuntre ham. »Hvis jeg ikke er helt vild paa Kareten, saa vil baade Skuden og De gaa ned i Løbet af højst ti Minutter.«

Men han lod sig ikke bluffe saa meget som for en cent.

»Jeg er her for at gaa ned med mit Skib,« larmede han og knyttede Næven op mod Luften, »men hvordan Fa'en ska' jeg bære mig ad med det, naar det forbandede Skib ikke vil synke!«

»Det er netop min Mening, Capt'!« svarede jeg. »Det kan jo osse være, den ikke synker, før om en Uges Tid!«

»Hvad siger De?«

»Og derfor synes jeg, De skulde komme over til os, Kaptajn!«

Saadan et Straffeophold paa Skib, og det bare fordi, det ikke kan skynde sig, det ska' nok ta' paa en Mands Nerver!«

»Hør nu! De sa'e lige før Styrmand, at den ikke kunde flyde i ti Minutter, og nu paastaar De, at den maaske bliver hængende her i Vandskorpen en Uge! Styrmand *Harris!* For Deres egen Samvittigheds Skyld vil jeg raade Dem til ikke at drive Halløj med en døende Mand. Naar De ser mig synke ned med Skibet, vil De nok fortryde, De har drevet Spot med den Slags alvorlige Ting!«

Det var forgæves at anvende Fornuft, han betragtede sig selv som en, der var ifærd med en Heltegerning, og denne Følelse løftede ham ud over alle Grænser for Samfølelse. Han gav sig nu til at gaa op og ned ad Ruffets Tag, og det var øjensynligt, at han nu ventede Skibets Undergang hvert Øjeblik. Men jo længere han ventede, jo længere varede det. Om den saa havde været stuvet med Brænde hele Lasten fuld og Dækket med, vilde den ikke have været i Stand til at holde sig bedre flydende. Og vi andre gamle Drenge i Baaden syntes jo nu ogsaa nok, at Legen havde varet længe nok. En af Matroserne raabte over:

»Hva' Fa'en er Meningen? Skal vi ligge her hele

Sommeren og vente paa en Mand, der prøver paa at drukne sig selv. Hvis han ønsker at drukne sig, saa lad ham djumpe overbord uden at det rager os andre!«

Netop i det samme kom der lidt Brise fra Vest, som tvang HOME til at hælde langsomt over til Styrbord, og nu troede vi alle, Barkens sidste Time var kommen.

Saa hørte vi pludselig Kaptajnen synge ud af alle Livsens Kræfter:

»Farvel allesammen! Glem ikke, at jeg gik ned med mit kære Skib!«

Og med disse Ord drejede han sig om med Front forefter og Armene overkors. Oh! Flot saa han skam ud, og en første Klasses Sømand var han. Det var bare saadan lidt *savoir vivre*, han manglede.

HOME rullede nu lidt over til Bagbord igen og kom derefter paa ret Køl og flød som sædvanlig. Men denne Slingerage var for meget for den Gamle. Han stampede af Raseri og knyttede Hænderne, mens en Strøm af saftige Udtryk strømmede lifligt fra hans Læber! Og det var den selvsamme Mand, som et Par Minutter i Forvejen havde bedt mig ikke at bande! — Naa, jeg selv havde vel ogsaa paa samme Maade bandet, hvis Skibet havde drillet mig paa ligervis, og hvis jeg havde haft en Besætning af Dagos foran mig. Jeg har hørt meget Rabalder fra Kaptajn *Davis*'s Mund, men denne Gang overgik han dog langt sig selv. Og forresten var jeg nu allerede saa fortrolig med den Tanke, at Barken slet ikke kunde synke, at jeg mente, det var bedre, vi gik ombord igen og prøvede at tage Chancen og haabe vi flød indtil vi blev taget op.

Men i det samme prajede den »Gamle« mig:

»Hør, Mister *Harris!* Jeg faar en Idé! Men lad være med at komme herover, naar den gaar tilbunds!«

Derefter saa vi ham kravle ned fra Ruftaget og forsvinde forud, saa vidt vi kunde skønne. Saa ventede vi en ti Minutters Tid eller længere og var naturligvis spændt paa, hvad der nu vilde komme, men saa saae vi ham atter komme agterud og kravle op paa Ruftaget.

»Saa, nu gaar hun tilsidst!« hylede han begejstret over til mig. »Farvel med Dem, Mister *Harris!* Hils dem i Land og sig, at De saa paa, at jeg gik ned, at De saa det med Deres egne Glugger! Og glem saa ikke at give en nøjagtig Beretning af min Adfærd!«

Og det kan nok være, at Barkens sidste Time var kommen. Den løftede sit Agterspejl med en langsom, blød Bevægelse, som om den ønskede os til Vidne paa, at den gik til Bunds saa diskret og naturlig, som en Dame ka'. Nu forsvandt Stævnen, nu Midtskibs og tilsidst Agterskibet.

Kaptajnen stod med sine Arme korslagte til det sidste. Ingen Mand kunde i Farens Stund have udvist mere uopfordret og uselvisk Mod, end det, han viste, da han sank. Hvis dette var den ædleste og modigste Ting, et rigtigt Mandfolk kan gøre, i Stedet for som i dette Tilfælde det næst mest tossede, *saa var han i hvert Fald en virkelig Helt!*

Selv under disse Omstændigheder kunde jeg ikke lade være med at beundre baade hans Tapperhed og hans Stædighed, skønt jeg samtidig syntes, han bar sig ganske fjollet ad. Well! Men maaske er det de opofrende, der er tossede, og derfor bliver beundrede mere end de regelrette og fornuftige.

Vi roede nu over saa hurtigt, Aarerne kunde trække, naturligvis lidt ængstelige for at blive suget med ned, vi havde jo ikke saadanne Heltetanker som Kaptajnen. Saa snart den var gaaet ned, og Vandet havde lukket sig over den, var vi paa Pletten for at faa et Glimt af Kaptajnen at se. Forresten tvivlede jeg lidt paa, om jeg vilde se ham igen, selv om han var en god Svømmer, for Barken havde sat Havet i svære Hvirvler, og Chancerne for at blive reddet vilde dog være som to mod fem. Vi syntes, det varede en Evighed, inden vi igen fik Øje paa gamle *Davis*'s Hoved ovenfor Vandfladen, og Folkene havde absolut regnet med, at det var ude med ham. Forresten havde han aldrig været afholdt mellem Søfolk, for han plejede at lade dem slide som smaa Heste, og det er jo ikke det bedste Skudsmaal, man efterlader sig paa den Maade.

Naa, da vi nu saa den »Gamle« paa Vej hen mod Baaden, kunde vi jo alligevel ikke la' være med at gi' ham et ordentligt Hurra og roede saa hen mod ham med saadan en Iver, at det var tydeligt, at den Mennesket iboende Trang til at redde en Druknende bunder meget dybt i enhver af os.

Vi halede saa Kaptajnen op i Baaden, og det gik i en Ruf. Han syntes egentlig ikke om det, for han bandede og skældte og sa', at næste Gang, de halede ham indenbords, kunde de vove paa at splitte hans Bukser og hive op i hans Bagseler, saa Lapperne røg ud af Sømmene, saa vilde der ihvert Fald vanke Kofilmad. Mig var han Høfligheden selv overfor, og idet han tog Rorpinden, gav han Folkene Ordre til at trække godt paa Aarerne og sætte Kurs efter Kap Race.

Saa, da der var gaaet nogen Tid, hvor jeg havde siddet ganske stille og ladet ham passe sig selv, begyndte han:

»Ja, Styrmand, jeg var jo osse selv lige ved at tro, den var ved at drille mig og ikke gaa til Bunds, Skuden —«.

»Det saa saadan ud,« svarede jeg, »men jeg kan ikke forstaa det eller forklare Grunden. Kan De, Kaptajn!«



»Ja, saa Gu' ka' je' saa, Mister *Harris!*«, svarede Kaptajnen med dæmpet Stemme. »*Men jeg gik ned med mit Skib, ikke sandt!*«

»Jo, det ved Gud, De gjorde, Kaptajn!«

»Well! Altsaa lad os slaa fast, at der ikke kan rejses nogen Tvivl om det! Og lad os slaa fast, at det var aldeles umuligt at redde Barken, ikke engang, hvis vi havde haft en Damper paa Siden til at slæbe os ind! Hvis vi er enige om det, saa har jeg ikke noget imod at fortælle Dem, hvorfor den var saa længe om at synke!«

»Naa, hvad var det da?«

»Jo, De husker nok, at alle Lugerne var dobbelt skalkede?«

»Naah, nu begynder jeg at forstaa!«

»Ja, netop! Luften i Lasten kunde kun sive ganske langsomt ud, og det var den Luft, som holdt den oppe. Jeg gik forud for at finde ud af, hvad der kunde være i Vejen. Det lykkedes mig at faa lindet lidt paa Forlugen! Men saa skulde De ha' set et Spektakel, da Luften blæste ud! Py-y-th! Den havde nær sat mig ud over Rælingen!«

»Og det er altsaa Grunden til, at den ikke sank forinden?«

»Ja. Den sank først, da Luften begyndte at sive ud. Og da den sank, gik jeg ned med den, som det var min forbandede Pligt!«

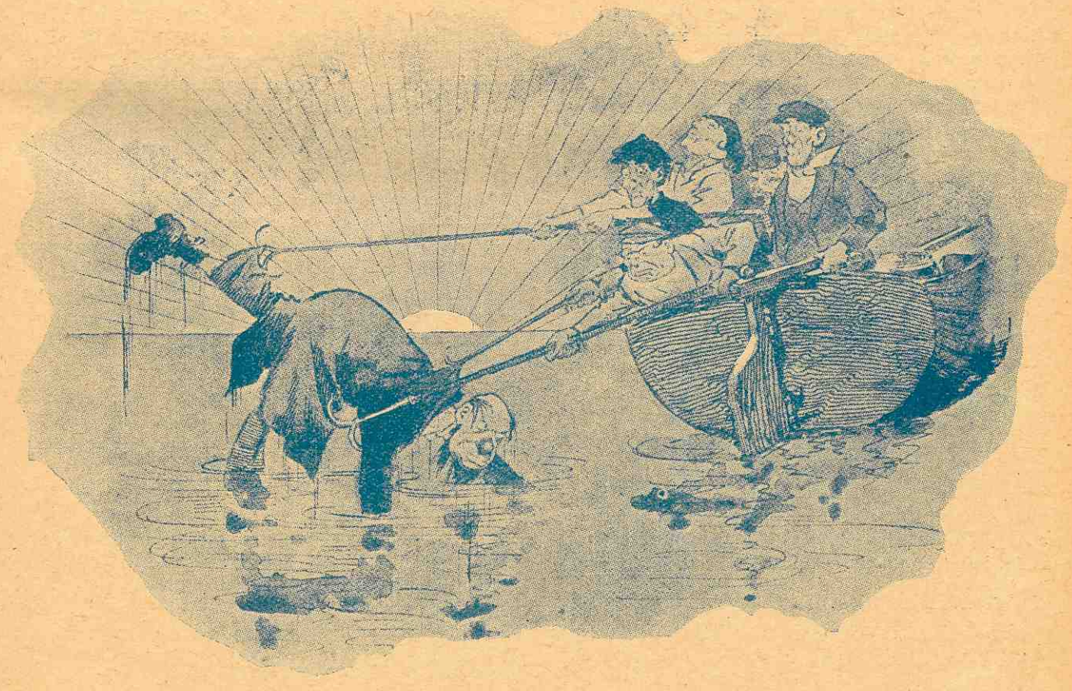
— — —

Ja, mine Herrer! Den »Gamle« sørgede i Virkeligheden for at faa Skibet til at synke, saa at han selv kunde gaa ned med hende. Jeg bebrejder ham ikke noget, for Skuden var dødsdømt før eller senere, og intet kunde ha' reddet den. Faktum er, at den sank og at den gamle Mand fik sin Lyst styret.

Jeg føler mig ikke kaldet til at være Dommer, og hvis engelske Kaptajner mener, det er deres Pligt at gaa ned med deres Skib, saa maa det blive deres egen Sag. Men ingen Djævel skal faa mig til at gøre noget lignende. Der er nu eengang andre Fornøjelser, som er mere underholdende end at forsøge paa at drukne sig selv.«

— — —

Saaledes sluttede Amerikaneren sin Beretning. Udenfor hyllede Sirenerne og Dampernes Fløjter skar Striber i Taagen. Vi sad tavse og tænkte paa Billeder med synkende Skibe og Mænd, som omkommer og længtes efter at Solen skulde skinne.



## Den raske Jungmand Just Nielsen.

Da „Elin“ sprang i Luften.

Redning fra aaben Baad.

Vi bragte i sidste Nr. en Omtale af ELIN's Forlis i Atlanterhavet, hvori vi omtalte den unge Jungmand *Nielsens* raske Optræden. *Just Nielsen*, der er Søn af Lods *Nielsen*, København, er en frisk ung Mand, netop Typen paa den ufordærvede, jævne og dog raske Københavner, der ogsaa som Kaptajn vil gøre Sømandsstanden Ære, saaledes som han har godt begyndt.

Om selve Forliset, ELIN gik op i Luer og sprang tilsidst i Luten, og Redningen beretter Jungmand *Nielsen* i jævne Vendinger.

ELIN, 520 Tons, havde indtaget en Ladning paa 6 Kanoner og 100 Tons Sprængstof og laa paa Højden af Oporto 180 Sømil ude og gik Bidevind for Portugiser-Norden, som løber langs Kysten, for at naa ud og faa fat i Vestenvinden, der kunde sætte dem lige ind i Kanalen. ELIN var 4-mastet Skonnert med Motor.

Saa henad 6-Tiden den 26. Juli kommer Smører *Jensen* op og ber om en Pøs Vand til at slaa under Dørken i Motorrummet, hvor der var gaaet Ild i noget Tvist.

Straks efter kom Kaptajnen springende med Patent-Ildslukkeren. Men Ilden bredte si gog tog nu fat op langs Skottet. Man var nu alle Mand i Gang med at lange Vandpøse ned og forsøgte at slukke, indtil en Eksplosion agten for Lugen, antagelig en Kasse antændt Krudt, gjorde det klart, at Faren var overhængende. Man gik saa straks i Gang med at gøre Baaden klar, og atter kom en Eksplosion.

Den store Baad fik man ikke Tid til at gøre klar, kun Jollen.

Da man var kommen i denne og et Stykke bort, opdagedes det, at man manglede baade Vand og Kompas, og roede tilbage. Kaptajnen spurgte saa, om Jungmand *Just Nielsen* vilde springe ombord og hente Tingene. *Just Nielsen* misforstod og sprang udenbords og svømmede over til EELIN, hvor han entrede op og fik fat i baade Kompas og et mindre Vandanker. Dette var et farefuldt og vanskeligt Job. Motorrummet og en Del af Lasten var eet Flammehav, og hvert Øjeblik kunde han vente, at Dækket gik tilvejrs med ham — —

Jollen var næppe kommen 100 Meter fra det brændende Skib, da en voldsom Eksplosion skete, fulgt af en 100 Fod høj Ildsøjle. Skibet stod nu i lys Lue, den ene Eksplosion efter den anden indtil Skibet sank ved 10-Tiden.

— — Ved 2-Tiden iagttoges en Damper tæt ved, hvorfor man opsendte 3 Raketter, men forgæves.

Næste Dag, ca. 15 Fod høj Dønning, saaes en Damper saa tæt, at man kunde se Folkene paa Dækket, men den gik forbi. Senere kom en anden Damper saa tæt, at man kunde se, men dog ikke læse, Navnet paa den. Ogsaa den sejlede forbi.

Om Aftenen havde man opgivet Haabet om at blive optaget af en forbisejlende Damper og forberedte sig paa at ro ind. Vejret endda overtrukket. Man afløste nu hinanden saaledes i tre Skifter, at man roede i 20 Minutter og øste i 20. Halvdelen af de 9 Mand hvilte sig, og *Just Nielsen* prøvede paa at sove.

Denne Nat saas Lanternerne fra 2 Skibe, som gik forbi. Kl. 2 saas atter Lanterner fra en Damper, som styrede Nord efter og kom op mod dem. Da Lanternerne skiftede, saa det saa ud som den vilde gaa forbi, sagde Kaptajnen, at »nu maa vi prøve«. Der blev saa affyret Raketter, og det saa ud som om Damperen ændrede Kurs. Derefter tændte man Ild i nogle Aaviser, og Damperen holdt nu ned mod dem. Dette maatte gentages, for at Damperen ikke skulde sejle dem ned. Ligeledes gav man Fløjtesignaler og afbrændte Aviser igen.

Endelig var man paa Prajehold.

— — —

Enhver kan tænke sig, hvorledes det maa have været følt, da man hørte den fremmede Kaptajn praje, og man kunde svare. Fangelinen sprang flere Gange, grundet paa Trækket fra den høje Dønning, endelig var man velbeholden ombord og ingen savnet!

---

*To runde Tal.*

Proviantmester i »Frederik VIII«, *Jean Wermundsen*, fyldte forleden 50 Aar og har samme Dag været ansat i *Det Forenede* i 20 Aar.

*Dødsfald.*

Fhv. Skibsfører, Kaptajn *V. Tronier* er afgaaet ved Døden i København, næsten 80 Aar gammel.

*I det fremmede.*

Oslos internationale Sømandshjem var i 1927 besøgt af 3726 Søfolk, hvoraf 51 danske.

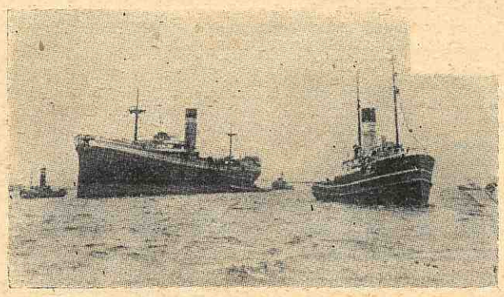
*30 Millioner og 115 Millioner. — To store russiske Projekter.*

Fra Helsingfors telegraferes, at Sovjets Arbejds- og Forsvarsraad har besluttet at anvende 30 Millioner Rubler til Udvidelser og Forbedringer af Leningrad Havn. Der skal iværksættes Uddybningsarbejder, og man agter at bygge en særlig Træeksporthavn.

De sovjetske Myndigheder har endvidere godkendt et Projekt, der gaar ud paa at bygge en Kanal, som skal forene Volga og Don.

Kanalen vil koste 116 Millioner Rubler. Det ventes, at den kan være færdig paa 5 Aar.





## *Slæbt 13.000 Miles.*

Den tidligere Ellerman Liner CITY OF SINGAPORE, har naaet Rotterdam, paa Slæb af 2 hollandske Slæbedampere efter en Rejse paa 13,000 miles fra Adelaide i Australien. Man mener, at det er den længste Distance, et Skib nogensinde er slæbt.

Beliggende i Port Adelaide i Australien. April 1925 gik S/S CITY OF SINGAPORE i Brand med 700 Tons Petroleum ombord —, en Eksplosion fandt Sted, hvorved 3 af Besætningen dræbtes. Efter Slukningen lignede Skibet et Vrag. og Lloyds gav det op som totalt Forlis. Ikke destomindre blev dette Vrag købt af Mr. *W. J. Russell* i London, som akkorderede med et hollandsk Bjærgningskompagni — d'Hrr. *Wysmutter* — om at slæbe CITY OF SINGAPORE til Rotterdam. I Slutningen af April begyndte Slæbningen; den 13,000 mides lange Sørejse blev udført ifølge Programmet. Nogle haarde Storme mødte man paa Afrikas Kyst; Mandskabet paa CITY OF SINGAPORE, som var Lascars, havde nogle haarde Tørne, og maatte afløses af Slæbedampernes Besætning.

De to Slæbebaade var VLAANDEREN og WILLIAM BARENDSZ, de forlod Holland i Juli 1924 med en 5000 Tons Flydedok — for Sabang i Indien — paa Slæb; de ankom dertil den 16. Oktober og fortsatte Rejsen til Melbourne med to Muddermaskiner og en lille Slæbebaade paa Slæb, og gik derefter til Adelaide, for at tage CITY OF SINGAPORE paa Slæb, som de nu har bragt i Havn.

## *Sømandshjemmet »Bethel«*

*København*

meddeler: Vi har Plads til 83 Sømænd; alt har været belagt saa godt som hele Aaret: 28,800 Logi. Hermed tilføjes, at der blev afslaaet ca. 2000 Begæringer om Logi paa Grund af Pladsmangel. Noget af Grunden hertil er jo det lange Ophold, hver enkelt er udsat for i denne Arbejdsløshedens Periode.

Der er indsat ca. 60,000 Kr. i Sparekasser og hjemsendt et lignende Beløb. Der er opbevaret for kortere eller længere Tid ca. 70,000 Kr.

Der er bortgivet til fattige arbejdsløse Søfolk ca. 1800 Portioner varm Mad, og en Del Forliste er hjulpne med Beklædningsgenstande.

Der var ca. 150 Søfolk samlet Juleaften til Bespisning og Juletræ med Gaveuddeling. 3. Juledag var der samlet ca. 800 til Fest henholdsvis i Garnisons og Frihavns Menighedshuse. 4. Juledag var ca. 80 engelske Søfolk samlede til Fest paa »Bethel«.

## *Dansk Kaptajn i Canada berømmet for hurtig Sejlads.*

Fra Hr. *Folmer Henriksen*, Kolding, har vi modtaget et canadisk Avisudklip, der omhandler hans Fætter, Kaptajn *Harry Thomasen*, der fører en Halifax-Skonnert.

Vessel Makes
Quick Voyage
To Halifax.
Schooner SUNNER Came Up
From Barbados in 16 Days —
Becalmed Four Days.

— — —

(Oversættelse.)

En meget hurtig Rejse paa seksten Dage, eller i Virkeligheden tolv Dage (eftersom Skibet laa for Vindstille i fire) fra Barbardos til Halifax er fornylig præsteret af 3 Mast. Skonnert SUNNER, Kaptajn *H. Thomassen*. Den ankom her sidste Torsdag med fuld Ladning Molasse til Dominion Molasse Co. *Rejsen er sandsynligvis Rekord.* Skonnerten var tidligere Newfoundlænder OVER-THE-TOP og ejes nu af *J. C. Penny*, Halifax. Kaptajn *Thomassen er Dankser* af Fødsel og bor nu Grand Bank, New Foundland. Hans Skib maaler 166 Tons Netto og ejedes tidligere af Kaptajn *Samuel Shaw*, Dartmouth. Kaptajn *Thomassen* har i adskillige Aar ført New Foundlænder-Skonnerten OLINE MOORE i europæisk Fisketransport og i Fart paa Brazilien.

SUNNER's Agent, der vidste, at Skibet havde forladt Barbados den 10. Maj, regnede ikke med dets Ankomst før 5 Juni, og blev naturligvis forbavset og glad ved at se Skibet i Havn allerede d. 26. Maj.

— — —

Vi har tidligere omtalt i en Artikel derovrefra en dansk Kaptajn fra Randers, som Chef for en større Fiskeflotille.

Der er altsaa dobbelt Anledning til at lykønske den danske Sømandsstand, der ogsaa forstaar at indlægge sig Fortjeneste under fremmed Flag.

Men hvorfor byder Danmark ikke selv sine egne Sønner tilstrækkelig Chance?

Har vi Raad til at lade være!

*To store Rudkøbingsejlere solgt til Estland. — Skibskøb til Rønne.*

Rudkøbing har i disse Dage mistet 2 af sine faa Motorsejlere, 3mst. Skonnerterne »Agathe« og »Anna Kirstine«, idet de begge er solgt til et estisk Konsortium for henholdsvis 46,000 Kr. og 28,000 Kr.

»Agathe« og »Anna Kirstine« laster hver ca. 500 Tons, den første er bygget 1918, den sidste 1919. De kostede den Gang tilsammen ca. 700,000 Kr.

Overtagelsen finder først Sted i Marts Maaned.

— Til Rønne er af Kaptajn *C. B. Olsen* indkøbt Motorskonnerten »Zampa« af Nakskov. Den laster godt 100 Tons og er bygget i Frederikshavn 1912.

*Nyt Sømandshjem.*

I Kerteminde blev forleden indviet et nyt Sømandshjem med en Spise- og Opholdsstue og 2 Gæsteværelser.

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**
**PRAHL & SØLVER**
Statsautoriserede Kompasrettere.
Kataloger & Special-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.

**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.**

## *Tunnel under Havnen ved Langebro.*

*Forhandlingerne om Forbindelsen til Amager tager en overraskende Vending. — Man er ved at enes om en Tunnel fra Raadhuspladsen til Amager Fælledvej. — En Række interessante Udtalelser og Enkeltheder om den opsigtsvækkende Plan. — Hvor Tunnelen skal gaa. — Under Jorden fra Dantes Plads til Artillerivej.*

Spørgsmaalet om en Tunnel under Havnen har i adskillige Aar været drøftet. Det er en Løsning, som naturligt har meldt sig, fordi Brospørgsmaalet har voldt saa store Vanskeligheder.

I det store kommunale Fællesudvalgs Trafikbetænkning for nogle faa Aar siden var Tunnelproblemet ogsaa omtalt, men uden at man gik nærmere ind paa det. Der forelaa Forslag om flere forskellige Tunnelretninger: bl. a. under Langebro fra Vestre Boulebard til Amager Boulevard samt fra Kongens Nytorv (med en Sneglegangsnedkørsel omkring Hesten) til Christianshavn.

Af de forskellige Forslag har Langebro-Planen hele Tiden været anset for den rimeligste Løsning, fordi man paa de to Boulevarder paa hver Side havde Mulighed for at tilvejebringe Nedkørsler uden samtidig at skabe Vanskeligheder for den øvrige Trafik eller gøre store Indgreb. Men i Virkeligheden kommer Oplysningen om, at Tunnelen er sin Virkeliggørelse nær, som noget af en Overraskelse. Man vidste nok, at Havnebestyrelsen var stemt for denne Løsning, men i Kommunalbestyrelsen — eller maaske rettere: i Magistraten — har man tilsyneladende hidtil favoriseret Planerne om at udvide og hæve Broerne. Muligvis er det den seneste Tids Paasejlinger, der har talt stærkt til Gunst for at sikre Passagen fra Sjælland til Amager ved Hjælp af en Tunnel.

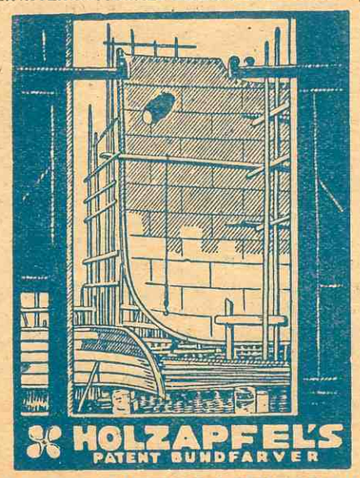
Noget færdigt Projekt foreligger ikke, men man kan regne med, at Tunnelen vil komme til at gaa under Jorden paa en Strækning af ca. 1200 Meter, det vil sige fra Dantes Plads til Artillerivej, og den vil blive ført ned i 17 Meters Dybde under dagligt Vande. Der vil antageligt blive to Rør, et for hver Kørselsretning.

Tunnelen skal kun tage Bil- og Sporvejstrafik. Derved opnaas der en ensartet Hastighed, som Følge af hvilken Tunnelens Færdselskapacitet bliver stor. Al anden Trafik, derunder Fodgængere, henvises til Broerne — som naturligvis *ogsaa* kan benyttes af Biler.

**„FALCO"**
**HØJTTALEREN.**
Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.
**RADIAC A/S**
**Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.**



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's ANNONCØRER ER FØRENDE FIMAER I SØHANDELEN**

**OMTAL VIKINGEN VED DERES INDKØB**

**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S**
GL. KONGEVEJ 3 TELEF. 12,017
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
*Indbo Auktion*
*Kunst „*
*Varer „*
*etc.*
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Havnebygmesterens Udtalelser tyder paa, at Godstogene stadig skal føres over Langebro, hvilket kan tyde paa, at man har opgivet Planen om at lægge Jernbanespor over Slusedæmningen ved Sydhavnen og føre Godstrafiken fra og til Amager den Vej.

En beklagelig Omstændighed er, at Bygningen af en Tunnel antagelig vil føre til, at Raadhushaven forsvinder. Her skal nemlig Nedkørslen til Tunnelen begynde. Vi skal senere vende tilbage hertil.

*Red.*

*Naar de avstralske Statsskibe skal sælges. — Regeringen stiller Betingelser til Køberne.*

Den avstralske Regering har som tidligere omtalt besluttet at sælge den resterende Del af sin Handelsflaade, der bestaar af 7 Skibe. De 5 er paa 13,800 Tons Brutto hver og har hver Plads til 740 Passagerer, medens de to Skibe laster hver 9670 Tons.

Men selv om Fartøjerne nok er til Salg, saa er det dog ikke forbeholdt enhver at optræde som Køber. Regeringen stiller en Række Betingelser, nemlig disse:

Kun en britisk Borger kan erhverve Skibene, og Køberen maa desuden forpligte sig til ikke at afhænde sine Aktier eller blot nogle af dem til ikkebritiske Borgere. Endvidere maa Køberen forpligte sig til i 10 Aar at opretholde den nuværende Rutefart mellem Avstralien og Moderlandet, hvilket vil sige 18 Rundrejser aarlig. Regeringen vil særlig lægge Vægt paa Tilbud, som sikrer en rimelig og effektiv Passagerbefordring og Transport af Fødevarer i Kølerum.

Saa nu kan man altsaa godt begynde at byde løs.

*Bestaael og dumpet.*

Ved Marstal Navigationsskole har 3 Elever i disse Dage bestaaet Skibsførereksamen (4 dumpede), og 2 Elever Styrmandseksamen (2 dumpede).

*»Vera« har taget alvorlig Skade, og det urolige Vejr umuliggjorde forleden Bjergningsarbejdet.*

*Heimdals* Damper »Vera« staar stadig paa Grund nord for Hasle, hvor den tidligt forleden Morgen løb paa.

»Vera« staar tilmed meget haardt, og hvad værre er, den har faaet betydelig Bundskade og trækker Vand i Forskibet. Den stive vestlige Kuling forhindrede »Geir« i at paabegynde Bjærgningsarbejdet, men da »Vera« laa og huggede haardt i det, pumpedes der Vand i dens Agterlast, saaledes at den kom til at ligge støt.

En Meddelelse om, at der skal være Fare for, at Skibet bliver Vrag, har intet som helst paa sig.

## Kong Salamuhs Skat.

(Fortsat fra Side 20).

*Eet Skridt endnu!* Mere end een Gang i mit Liv har dette Motto frelst mig. Jeg erindrer ikke, hvornaar jeg første Gang hørte det, maaske i min Barndom, jeg har glemt, hvem der nævnede det, men siden har det altid, naar jeg tilsyneladende var i overhængende Livsfare, hjulpet mig — baade i Ørkenen, hvor vi tørstede efter Vand, og ude i Sydhavet, hvor jeg har været med til at dykke efter Perler under Vandet, og Hajen jog imod mig; ogsaa i Junglen, ogsaa under Tropesol og ogsaa paa Polarekspeditioner, hvor jeg træt og udslidt kun havde eet Ønske: at lægge mig ned og sove ind — hver Gang lød det: Kun eet Skridt endnu! — Og hver Gang har det frelst mig.

Og jeg gentog det nu paa denne underjordiske Helvedestrappe — sagde det i drivende Sved og med knirkende skurrende Tænder, med Øjenæblerne halvt ude af deres Huler og Panden glødende som Ild: Jeg tog det ene Trin, og endnu eet og eet til — vaklede videre frem — —

Og saa erindrer jeg intet mere, førend jeg fandt mig selv liggende i Huleaabningen og min tro »Daniel«, der slikkede mit Ansigt. Da jeg aabnede mine Øjne, saa jeg min Tjener og de Indfødte samlede omkring mig og betragtende mig med stor Forundring. De forsøgte nu at hale mig op, men mine Knæ gav efter under mig og det var umuligt for mig at staa oprejst. De fik saa lavet en Baare af Bambusgrene og bar mig til Hytten, fulgt af hele Landsbyens Befolkning. I Hytten søgte de at friske mig op med en mægtig Dosis af den samme Medicin, som havde reddet *Abdul Azize*.

»Aah, Sahib!« udbrød den gamle Mand og rystede paa sit hvide, ærværdige Hovede, da jeg lidt efter begyndte at føle mig bedre. »Sagde jeg det ikke nok! Du skulde ikke gøre Aanderne jaloux! For naar vore egne Folk ikke havde været i Stand til at tvinge dem til at udlevere Skatten, hvorledes skulde saa en hvid Mand kunne udrette noget dér!«

Jeg tav. Jeg havde leet ad Historien om Aanderne og betragtede den som en Slags Landsby Overtro og var trængt ind i Tunnelen uden nogen Frygt! Men havde jeg ikke selv været udsat for Frygt og Angreb som mine tapre Forgængere! Derfor kunde jeg kun sige til mig selv med Shakespeare: Der er mere mellem Himmel og Jord, Horatio, end vore Filosofer drømmer om.

Næste Dag forlod jeg Sohma.

— — —

Da jeg var vendt tilbage til Delhi mødte jeg en Bekendt, og da denne halvt spøgende spurgte mig om Resultatet af min Rejse og Søgen efter Guld, fortalte jeg ham mine Hændelser. Han lyttede meget forstaaende og dampede væk paa sin Pibe. Da jeg var færdig, bemærkede han roligt:

»Bravo! De er en glimrende Geolog, men De har ikke et Muk Begreb om Kemi!«

»Kemi? Nej, hvad Pokker kommer Kemi den Slags ved?«

»Jo, min Herre! Kemi og Fysik er alt! De fysiske og de kemiske Love vil engang beherske Menneskene, som de nu behersker Universet, vi forstaar det bare ikke endnu!«

»Vrøvl!«

»Ja vel, men hør nu her! De Djævleaander, De omtaler — og som altsaa fik Dem til at vende om ligesom de andre — er simpelthen carboid acid Gas, hvis kemiske Formel er C $O_2$, men kendt under Navnet Sumpgas, og den Slags findes ret ofte i Gruber og Huler, hvor Lufttilførsel mangler. Hvis de havde aabnet Tunnelen i begge Ender og ladet den friske Luft strømme ind, vilde De ikke have følt noget Ildebefindende, og Skatten, hvis der er nogen, vilde være kommen for Dagens Lys.«

»Hvis dette er Tilfældet,« svarede jeg, »saa lad os gemme denne Hemmelighed. Saasnart jeg faar Orlov igen, vil vi sammen drage op til Sohma og prøve, om der ligger noget sandt i Legenden om Skatten.

Han slog til! Men ak — den menneskelige Natur har jo visse Grænser naar det gælder det. Den følgende Uge fik jeg pludselig Rejseordre, og efter atten Maaneders Forløb under Tjeneste blev jeg angrebet af Malaria, saa det varede to Aar, før jeg atter satte Foden i Delhi. I Mellemtiden var mit Bekendtskab rejst bort, og jeg havde minstet enhver Forbindelse med ham. Atter startede jeg alene med Sohma som Maal.

Imidlertid havde Pesten raset og taget de fleste af Landsbyens Indbyggere med sig. Der var næppe et Hus, som ikke havde mistet mindst to eller tre af sine Beboere. Ogsaa gamle *Abdul Azize* var gaaet bort, men Sønnen levede. Han tog vel imod mig og spurgte mig, da jeg var bragt vel i Hus, hvad der atter havde bragt mig til Sohma.

»Jeg er vendt tilbage efter Guld,« svarede jeg. »Jeg har nu fundet en Maade til at uskadeliggøre Aanderne paa. Og hvis jeg finder Skatten, vil jeg dele den Andel, som Regeringen tilstiller mig, med dig og Landsbyen.«

»Ak, Sahib,« svarede han og rystede paa Hovedet, da kommer I forsent!«

»Fortsent?«

»Ja! Nogle Maaneder efter at I havde været her, kom her en Dag en Sahib og to Halvkaste-Folk. De opholdt sig her en fjorten Dages Tid, og hørte naturligvis efterhaanden ogsaa om Skatten og om Eders Forsøg paa at fravriste Aanderne den. Ingen af vore Folk vilde gaa i Nærheden af Gravene ved Nattetid, men Morgenen efter at de tre Fremmede havde forladt Sohma, opdagede vi, at to store Huller var slaaet gennem Loftet i Tunnelen og at de store Sten var væltet fra. Nogle af vore tapreste kravlede saa ind for at se, hvad der var. Men nu var hele Hulen tom undtagen for de Skeletter.«

»Saa har der efter alt at dømme slet ingen Skat været,« svarede jeg.

»De tager fejl, Højværdige,« svarede *Abdul*. »Vi hørte nemlig senere af de to Dragere, som kørte Vognen med dem til Stationen, at de medførte fire store Poser, der var saa tunge, at det var med Nød og Næppe de Indfødte kunde faa dem op i Toget. Og efter den Klang og Raslen, saa indeholdt Poserne ikke Bly og Svovlkis, som Mændene sagde. Jeg tror, Sahib, at Poserne indeholdt det Guld og Sølv, de Perler og Smykker, som engang har tilhørte Kongen af Delhi.«

Det var en bitter Pille, men jeg maatte synke den.

Senere har jeg tænkt paa, det mærkelige i Skæbnen, for hvis jeg havde haft Held med mig til at finde Delhi-Skatten, saa var jeg ikke begyndt paa det andet Efterforskningsarbejde, det som jeg nu er optaget af — Skatten, der sank med det spanske Guldskib i Tobermory Bugten ved Argyllshire. Jeg har allerede nu faaet hævet flere Kanoner, Sølvsager, Guldbarrer og andre Armade-Relikvier. Og hvis alt gaar vel, skal jeg nok finde Millionen paa Havets Bund!«

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 Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. 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.

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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 5241 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

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.

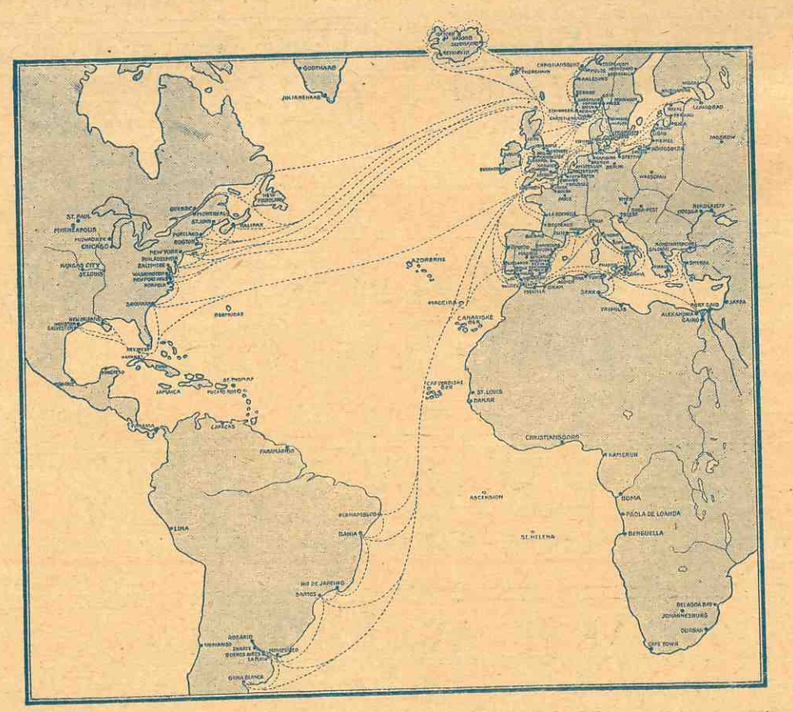
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer: *Brødr. Børenlzen.*

A/S. Oscar Fraenckel & Co., København.



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE
No. 2 1928


**VASCO DA GAMA VED ZAMORINEN AF CALICUTS HOF 1498.**

(Efter José Valloso Salgada's Maleri i National Geographic Mag.)

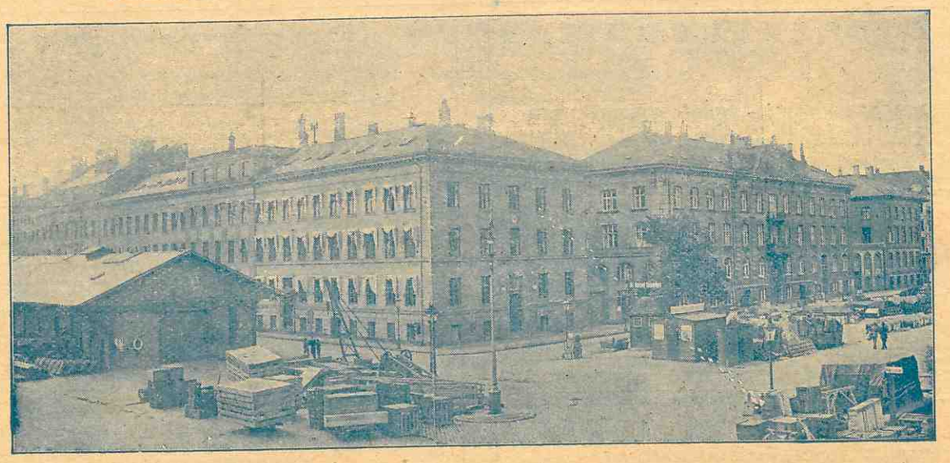

FEBRUAR 50 ØRE
5. AARG.

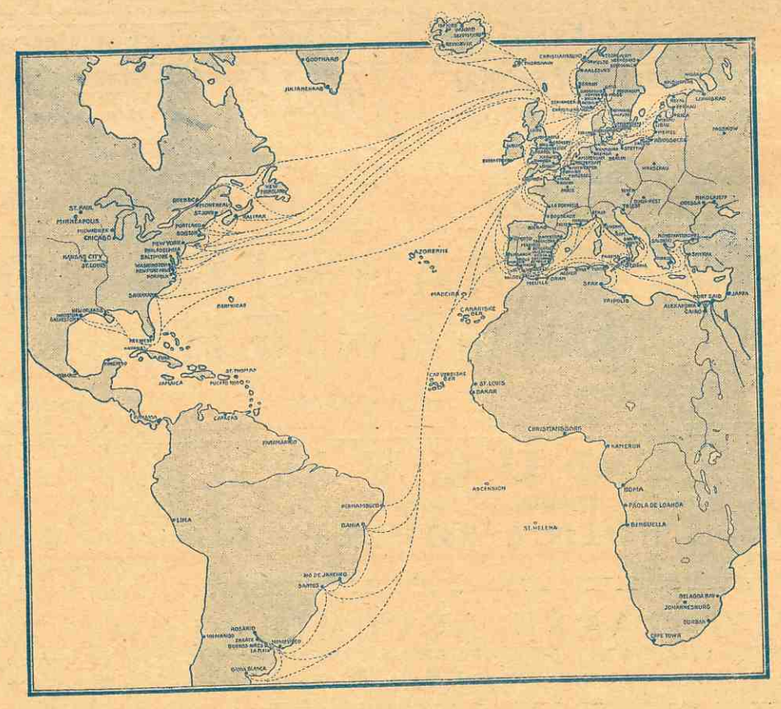
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer: *Brødr. Bærentzen.*

A/S. Oscar Fraenckel & Co., København.



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE
No. 2 1928

**VASCO DA GAMA VED ZAMORINEN AF CALICUTS HOF 1498.**

(Efter José Valloso Salgada's Maleri i National Geographic Mag.)

FEBRUAR 50 ØRE
5. AARG.

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

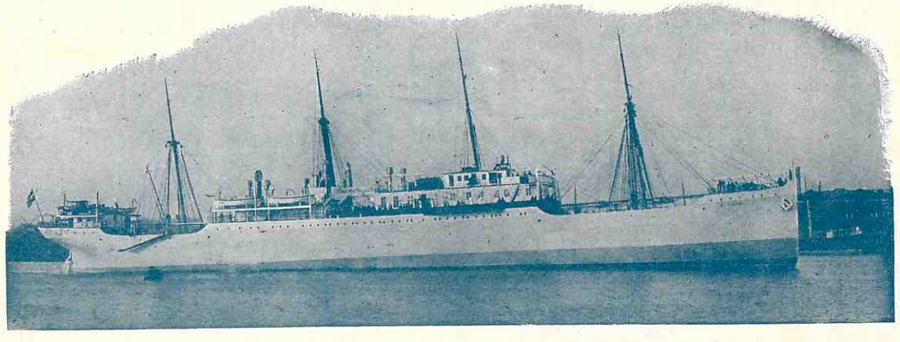
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387 **Telegram-Adresse: »Ultra«**

POUNDED 1797 Telgr.: „HECKSHERS" **HECKSHER & SON SUCCSRS.** **COPENHAGEN**
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

## SABROE MARINE-KØLEMASKINER

FOR LADNING & PROVIANT

OVER 5000 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

## *Brødrene Andersen*

Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København

Herreskræderi Herrelingeri Regnfrakker Rejseartikler

## 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".

**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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

**A/S MAJOR WRIGHT & Co.**
HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING

## ANDREAS SKAARUP

KOLONIAL AARHUS KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

Nybygning og Reparationer. Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

HURTIG FREMSTILLING AF TEKNISKE CLICHÉER

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

SPECIALIST I FOTOGRAFERING AF SKIBS-INTERIØR OG EXTERIØR

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 & 851. Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«. Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE
NECKELMANN & HANSEN
TELGR.-ADR.: SHPIPPING 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 ufortoldet.)*

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
Stiftet 1786
Tlf. Central 6 og 4106 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

## INDHOLD

Forside: Den portugisiske Opdagelsesrejsende *Vasco da Game* ved Zamarinen af Calicuts Hof.

*Søens aktuelle Sager,* Interview med Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening *E. Maegaard* og Formanden for Sømændenes Forbund *Peter Bach.*

*Med Emigranter fra Madeira til Honolulu.* En Erindring af Kapt. M. P. Mathiasen, Nordby. Illustration.

*En interessant Sørets-Forhandling vedrørende Overlastning af en Damper.*

*Pontonbroen over Limfjorden sprængt.* Foto.

*De oplagte Dampere.*

*Moderne Pejleinstrumenter.*

*Sø-Rejser og deres Besværligheder i gamle Dage.* Illustreret med gamle Kobberstik.

*Burmeister & Wains sidste Søsætning.*

*Suez-Kanalen.*

*Jon Olafsens Rejse til Ostindien 1622.*

*Ø. K.'s billige Middelhavsrejser.*

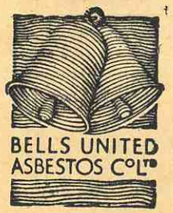
*Linjeskibet »Nelson«s Søsætning 1814.* Ill.

*300,000 Hajer ved Grønland.*

*Nyt fra Søen.*

C. K. HANSEN
Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) / „ 50589 (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.

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.*


BELLS UNITED ASBESTOS C°L™
M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

Til Vejledning for Søfarende

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S
KUL- & COKES-IMPORT
NØRRESUNDBY
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

N. C. BACH
*EDSV. SKIBSMÆGLER*
NØRRE-SUNDBY
Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 829 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG
KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI
TLF. V. 4925 & 8894 VESTERBROGADE 139

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2
AALBORG
Telegr.-Adresse: „UTZON"

VIKINGEN's ANNONCØRER ER DE LEDENDE I BRANCHEN

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

**MARIUS NIELSEN & SØN**

KALVEBOD BRYGGE 4 **SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE** KØBENHAVN

STORE KONGENSGADE 49 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

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

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.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

**PRAHL & SØLVER**
**Statsautoriserede Kompasrettere.**

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver — Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

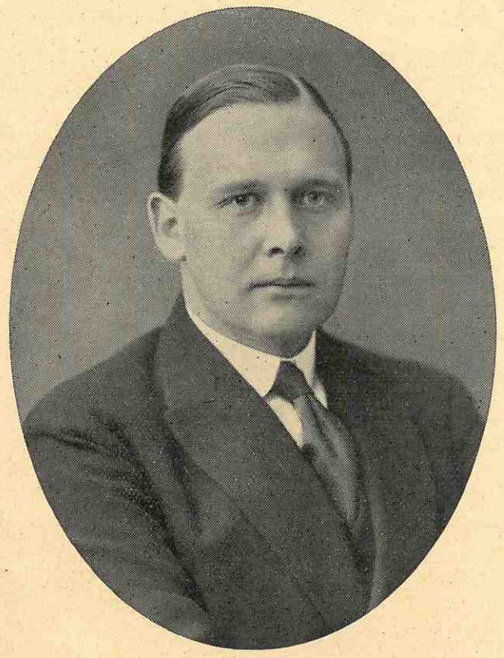
AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

**„FALCO"**
**HØJTTALEREN.**
Ren, kraftig og naturtro Tone. 3 Typer fra Kr. 32,50.
**RADIAC A/S**
**Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.**

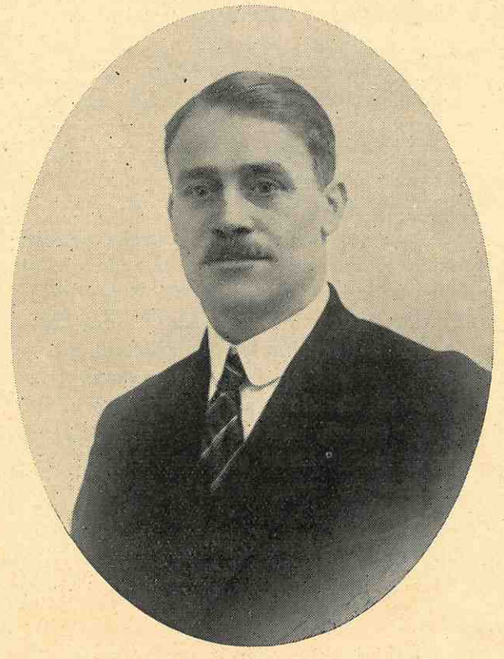
**THORNYCROFT**
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
*Generalagenter for Sydskandinavien:*
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✒ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✒ PORTOFRIT OVERALT ✒ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✒ TELEF. 9822 ✒ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT



Direktør i Dansk Dampskibs Rederi Forening *E. Maegaard.*



Formand for Sømændenes Forbund *Peter Bach.*

# SØENS AKTUELLE SAGER

*Interview med Hr. Direktør E. Maegaard, Dansk Dampskibsrederiforening og Formanden for Sømændenes Forbund Hr. Peter Bach.*

*Sømændenes Kontrollokale — Den kommunale Fiskehalle — Monumentet over de torpederede Søfolk — Redernes Understøttelsesfond.*

Det er en kendt Sag i Søfartskredse, at de Forhold, hvorunder Kontrolleringen af de arbejdsløse Søfolk foregaar, lader meget tilbage at ønske. I nogle Aar havde Sømændenes Forbund Anvisningslokaler i Adelgade, mørke og skumle, kolde og uhyggelige Værelser i det gamle Snedkerlaugs Bygning, og galt var det med Afstanden fra Havnen og op i Byen, ikke mindre uheldigt var Kvarteret. Og synderlig bedre blev det ikke, da Forbundet lejede Kontorer i Nyhavn 31 og fik Anvisningskontor med Opholdsrum dér i Kælderen. Nu var man paa Stedet, men skummelt og fugtigt og mørkt var det alligevel.

Men rent bortset fra den hygiejniske Side af Sagen, er det et helt andet Synspunkt, som trænger sig paa, og det er Hensynet til Sømandens

rent intellektuelle Uddannelse. Lediggang er som bekendt Roden til alt Ondt, og ved Kontrolmøderne gaar et uhyre Spand af Tid tabt, en Tid, der kunde udnyttes paa en langt bedre og nyttegivende Maade ved Læsning, Foredrag o. l.

Det var omtrent saadanne Tanker, der fik Formanden for Sømændenes Forbund *Peter Bach* til at kaste Blikket ud efter andre Lokaler. Et saadant fandt han i den tidligere kommunale Fiskehalle i Christiansgade, som netop vilde egne sig ypperligt til Formaalet. Meningen var jo den, at forstaaende Institutioner vilde stille sig hjælpende ved Siden af til Erhvervelse af Huset.

Tanken er nu ca. 1 Aar gammel. Den mødte straks Forstaaelse og Imødekommenhed hos *Dansk Dampskibsrederforening*, hos Direktør *A. O. Andersen*, D. F. D. S., og hos flere Rigsdagsmænd, siger Hr. *Peter Bach*, til hvem vi har henvendt os om Spørgsmaalet.

Hr. *Bach* fortsætter:

»Imidlertid strandede Tanken straks paa en Indvending af Havnedirektøren, der mente, at Bygningen bedre vilde egne sig til Exportlager. Desuden udtalte den tidligere Bestyrer i den kommunale Fiskehal, og som nu har Forretning dernede, at han vil blive brødløs, hvis han skal flytte med de Kar og Maskiner, som er bleven overladt ham af Kommunen. Saa nu er vi lige vidt.«

— »Hvor mange Mand gaar der ledige i Øjeblikket; der er jo mange Skibe lagt op?«

»Ja, i alt i danske Havne er der 1000 Mand af arbejdsløse, danske Søfolk. Her i København alene er vi ca. 500.«.

— Som altsaa daglig maa møde til Kontrol i Nyhavns Kælder?

»Desværre ja! Men vi har jo Lov at haabe paa Bedring.«

Vi havde derefter en Samtale med Hr. Direktør *E. Maegaard*, Dansk Dampskibsrederiforening, der dog ikke i Øjeblikket kunde komme ind paa Spørgsmaalet. Af forskellige andre aktuelle Sager meddelte Direktøren, at Monumentet paa Langelinje over de torpederede Søfolk under Verdenskrigen ventes færdigt til Afsløring i Maj. Selve Broncegruppen er færdigstøbt i Marts, og der staar da kun Ciceleringen tilbage. Ikke mindst af Hensyn til Vejret har man ønsket at vente med Afsløringen til en mildere Aarstid.«

— »Hvor meget vil det koste?«

»Ialt ca. 180,000 Kr., som blev lagt hen med det samme.«

— »Hvornaar kom Tanken om Monumentet frem?«

»Straks efter Krigen, og i Slutningen af 1924 tog man Bestemmelse mellem de Udkast, som var indsendt til den af Rederiforeningen indbudte Konkurrence. Samtidig med Tanken om Monumentet oprettede forøvrigt Dansk Dampskibsrediforening et Understøttelsesfond for danske Søfolk for de Efterladte fra de under Verdenskrigen torpederede Søfarende.«

— »Hvor stort er Fondet?«

»Fondet er godt og vel 2½ Million Kroner, og Renten heraf, ca. 110,000 Kr., uddeles aarlig til henved 265 Personer. Det var for at skabe baade et synligt Tegn paa Rederiernes Erkendelse overfor Søens Folk, altsaa Monumentet, og et mindre fremtrædende, Fondet, at disse to Ting blev til Virkelighed.«

Og, lad os haabe, føjer VIKINGEN til, at Maalet naaes: at skabe Forstaaelse og Lindring efter Uvejrsskyernes tunge Mørketid!

*Red.*

# Suez-Kanalen.

Af Kapt. Carl Larsen.

I disse Dage er det 70 Aar siden at den franske Ingeniør *Ferdinand de Lesseps* forelagte sit Projekt — at gennemskære Sueztangen og danne en Passage fra Middelhavet til Suezgolfen — for interesserede Finansmænd og som foranledigede Dannelsen af det ægyptiske »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez«, som udførte ovennævnte Projekt.

En Kanal, som kunde forbinde Middelhavet med det røde Hav, er en meget gammel Idé. Allerede 1400 Aar f. Kr. tænkte man paa en saadan, og gamle Indskrifter fortæller om, at der engang har været en Kanal fra Nilens Delta og til det røde Hav.

Idéen om en Gennemskæring af Sueztangen er ogsaa gammel, man troede ført, at det røde Havs Niveau laa 10 Meter højere end Middelhavets, dette blev modbevist af franske Ingeniører, og altsaa først i Aaret 1856 blev man overbevist om, at en Kanal kunde graves.

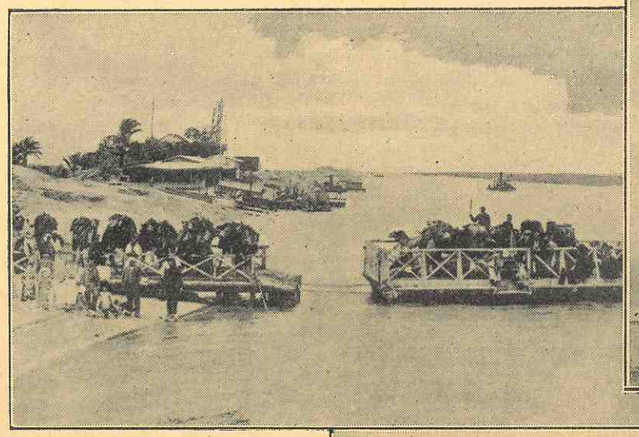
Denne Udgravning begyndte i Aaret 1859 og det tog 10 Aar, førend det første Skib kunde passere igennem.

Suez-Kanalens Længde er 101 miles og det tillades Skibe op til 32 Fods Dybgaaende, at passere igennem.

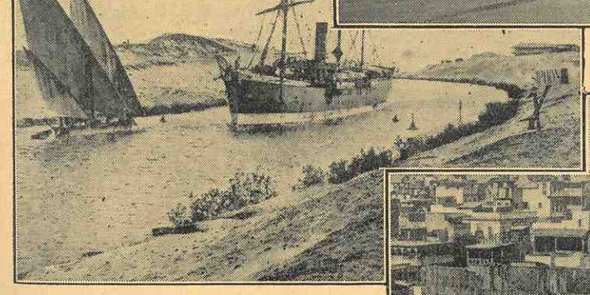


# Billeder fra Suez-Kanalen.

Øverst t. v. den gamle Bro ved Kanalen med Kameltransport paa en Flaade.



Øverst t. h. Statuen af Kanalens Bygmester Ferdinand de Lesseps.
Nedenunder:
Kanalens uendelige Ensformighed



Gamle »Thingvalla« gaar gennem Kanalen som den første danske Damper.
Nederst:
Den hurtigt voksende Port Said.

Bestyrelsen i Kanalselskabet bestaar af 32 Administratorer, af hvilke 10 er Britter, heraf repræsenterer de 3 den britiske Regering og de andre 7 Søfarten. I Aaret 1875 købte Storbritanien 177,000 Aktier for 4 Millioner Pund Sterling og disse har i Dag en Værdi af 20 Milliner Pund Sterling.

Før Ø. K.s Dage kendte den danske Sømand meget lidt til Suez-Kanalen; danske Skibe var sjældne Fugle paa de Kanter, og Beboerne rundt Kanalen kendte knapt det danske Flag. »Store Nordiske«s Kabeldamper »H. C. Ørsted« var vel nok det første danske Koffardiskib, som gik igennem, dernæst gamle »Thingvalla«, som paa de Tider, med sine 1860 Netto Registertons var Danmarks største Skib og saaledes en værdig Repræsentant for Dansk Skibsfart.

Landet rundt Suez-Kanalen er meget lavt; et Fyrtaarn, som skyder sig op over Horizonten som en kæmpemæssig Obelisk, er den første Landkending, som fortæller den Søfarende, at han har naaet den første af Østens Kongeveje — og Nøglen til denne — Havnestaden Port Said.

Indløbet til denne By dannes af 2 lange Bølgebrydere, paa den vestligste af disse staar en Statue af Kanalens Bygmester, *Ferdinand de Lesseps,* han rækker Haanden ud og byder ethvert Skib velkommen, og kort efter er man fortøjet i Ismail Bassinet mellem Bøjer for og agter.

Port Said er vel det Sted i Verden, hvor de mest forskellige Typer af Skibe ses, og der skal meget til at vække Forundring i den Retning hos denne Bys blaserte Indvaanere; men da det danske Motorskib »Selandia« i Aaret 1912 viste sig, vaagnede Sløvheden for en Dag, et »Dampskib« uden Skorsten havde man aldrig set. Nu er dette en Hverdags Begivenhed, nu kommer der foruden andre Nationers Motorskibe et af Ø. K.s igennem hver 5te Dag.

Her begynder Østens brogede Liv; foruden de Indfødte, vrimler her med Kinesere og Japanese, ja, kortsagt Alverdens Folkeslag; her borde de Indfødte med Alverdens Skrammel og laver paa et Øjeblik Promenadedækket til en stor Krambod; den Indfødte opdager ved første Øjekast »Novicen« og giver ikke Slip paa ham, førend han har handlet med ham, handlet om Ting, som kan købes for ³/₁₀ længere Øster ude. Her er et Raaben og Skrigen, her optræder Verdens bedste Jonglør; skulde det hænde, at man et Øjeblik faar Ørelyd, hører man en lokkende Seranade, den kommer fra Søen, langs Siden ligger en Baad bemandet med smukke Græker- og Italienerinder, det er disse, som udslynger de lokkende Ord, medens deres Impresario med bedende Miner holder Hatten op mod de lyttende og betagne Passagerer; disse er blevet overgivne af al denne Kommers og giver deres Skærv med Glæde — man er jo paa Vejen ud mod det fjerne, ukendte, ud mod Lyset, ud til Guldet.

Port Said lever af Søen, her ser man ingen af Bekymringer tyngede Forretningsfolk, her er stadig Omsætning — hvert Øjeblik kommer der et Skib ind, som skal have Kul, Olie og Proviant.

Den som ikke har Lyst til at lande, faar heller ikke Lejlighed til at kede sig; hvert Øjeblik ankommer der Skibe fra Øst og Vest, fra den eleganteste Liner til den sorteste Kultramp, og imellem dukker der en Dreadnought op, en Flotille af Undervansbaade og andre Krigsfartøjer — alt under Alverdens Flag.

Her kommer en Liner østerfra, alle Passagererne er paa Dækket, nogle vinker, de har genkendt gamle Venner paa Skibet, som skal østerud; ja, Verden er lille, siger de.

Dette Skib har kun lidt Interesse for Sjakeren, alle dets Passagerer har høstet Verdens Erfaring siden de sidst saa Port Said, her vil han møde »Novicen« igen, som han snød, da denne var for udgaaende og som nu forstaar at bedømme hans Skidt og kun vil haane ham; derimod gør de syngende Græker- og Italienerinder Lykke, de ved, at deres æggende Sange og deres uimodstaaelige Smil gør sin Virkning; her er Mænd ombord, som ikke har set en hvid Kvinde i Aarevis, som lader sig besnære og lader Guldet rulle.

Tæt ved Kanalens vestlige Bred løber Banelinien til Suez; her vinker de Indfødte fra de brusende Tog, paa selve Bredden ses den vandrende Fellah, han følger Skibet tilfods og forsøger ved Knæfald og Tilraabelser, at henlede Passagerernes Opmærksomhed paa sine elendige Rage af Klæder og sin tomme Mave; dette vækker sommetider Sympatien hos den betænksomme Passager, som tilkaster ham et brugt Klædningsstykke og et eller andet spiseligt, for denne »backshish« standser han og knælende takker han Allah.

Ser man ud over Ørkenen, opdager man i det fjerne levende Væsener arbejde sig langsomt imod Kanalen, det er »Ørkenens Skib« som styrer mod El Kantara for her at krydse Kanalen; dette foregik for ikke mange Aar siden med Færger, nu findes her en mægtig Svingbro, det eneste Led som forbinder Afrika med Asien.

Ved Mørkets Frembrud tændes Projektøren, som hænger paa Skibets Bov, der ligesom Lygterne paa et Automobil sender sine Lysstraaler fremefter og oplyser Landskabet, saa at Lodsen kan se de talrige Bøjer, som afmærker Dybdekurverne i Kanalen.

Ved Is Wailia er man halvvejs igennem Kanalen, her afløses Lodsen, som nu har staaet paa Broen i 9 à 10 Timer, et anstrengende Arbejde, som nok fortjener Afløsning.

Efter et Par Timers Sejlads herfra, kommer man igennem 2 Indsøer — den store og den lille Bittersø; her gaar man med fuld Kraft og her kan Skibe passere hinanden og i Nødstilfælde ankre; efter andre 2 Timers Sejlads er det atter Kanalsejlads, altsaa 5 Knobs Fart.

Suez-Kanalen er langtfra færdig, kun Dele af Bredderne er stensatte og hvad Dybden angaar, gøres denne større for hver Dag, saa paa Vejen passeres mange Muddermaskiner, Slæbedampere og Pramme,

Port Tewfik er Kanalens sidste Station, efter at have passeret denne er man i Suezgolfen, og her kvitteres Lodsen, som atter vil lodse et Skib imod Europa, medens vi andre stævner imod »The Far East«.



# *Limfjords-Skandalen.*

*Isen sprænger Pontonbroen mellem Aalborg og Nørresundby.*

*Billedet tilvenstre* viser Sprængningens første Stadium, hvor Isens Vælde sprænger Jernfortøjningerne. Oppe paa Broen ses endnu i Ulykkesøjeblikket en Vogn, der nær var gaaet med ned.

*Billedet tilhøjre* viser Isen i sin frygtelige Magt beherskende Fjorden fra Side til Side.

Den senere Tids Frostvejr har atter formaaet at dække vore Farvande i Kyster og Fjorde med et tykt Isdække. Særlig galt var det paa Limfjorden, hvor Stormen nu har sat Isen i Bevægelse saa kraftigt, at Pontonbroen mellem Aalborg og Nørresundby er sprængt.

Dette betyder intet mindre end en komplet Skandale, thi hele det nordligste Jylland er nu afskaaret fra Omverdenen ad Alfarvej!

Jernbanebroens smalle Legeme, som kun tillader Togtrafik, er nu den tynde Traad, som danner eneste faste Forbindelse med Omverdenen. Og det i et Aarhundrede, hvor Alverden er mere eller mindre afhængig af Biltrafiken!

Som bekendt er der nedsat en Kommission til Ordning af Brospørgsmaalet. Man maa haabe, at den ved Broens Sprængning hverken er druknet eller frosset ihjel, men er vaagnet til Daad!

Er vi virkelig saa fattige her i Danmark, at vi maa nøjes med at lade Landsdelene Vendsyssel og Thy være forbundet med det øvrigt Danmark med en Pontonbro, naar Afstand og Vanddybde er saa ringe, som de er?

## *Barkskibet »Lysglimt« og Styrmand C. Nielsen.*

Jeg undertegnede udbeder mig herved Plads for følgende i Deres ærede Blad som Svar paa Styrmand *Nielsen*s Beretning i Julehæftet om Barken »*Lysglimt*«s Rejse og Forlis i Atlanterhavet Aar 1921.

Herr Styrmand Nielsens Dagbogføring og Bemærkninger om ovennævnte er i det væsentligste misvisende og Usandhed fra Begyndelsen til Ende og vilde derfor ikke i noget Punkt bestaa en saglig Kritik, men er, hvad man i Søfartskredse kalder for Lukaf- og Matros-Pjank.

At Herr Nielsen var en Far's Søn, der for anden Rejse var mønstret i »Lysglimt« som Matros for at faa sin Sejlskibstid udtjent, og som den Gang var mere Fotograf og Skribent end egentlig Matros, var noget, som jeg saavel som Skibets Styrmænd var klar over, men det er jo ikke den Slags Matroser, man sætter mest Pris paa om Bord i et Sejlskib.

Med Tak for Optagelse

*M. J. Madsen,*
fhv. Fører af Barkskibet »*Lysglimt*«.

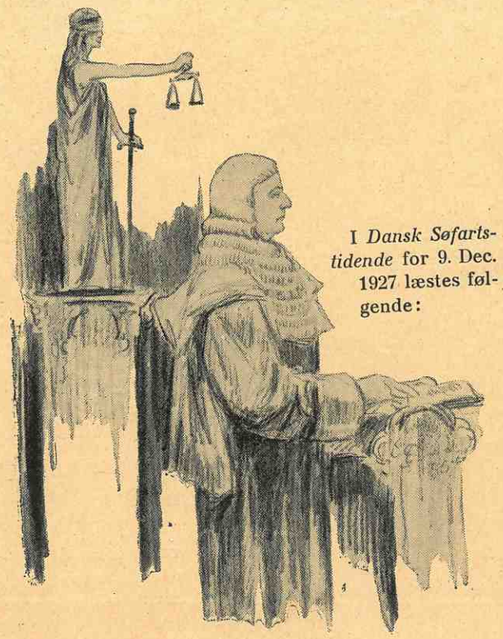
Vi bragte i vort Jule-Nr. en Dagbogsoptegnelse af 1. Styrmand *C. Nielsen* om Barkskibet »Lysglimt«s Brand i Atlanterhavet. Daværende Kaptajn *Madsen* har sendt os hosstaaende Indlæg.

Vi kan allerede nu meddele Hr. Kaptajn *Madsen,* at Styrmand *Nielsen* nu er *1ste Styrmand* og fornylig er bleven tildelt Carnegie Fondets Belønning for at have frelst et Menneskeliv under yderste Livsfare. Indstillingen til Fondet skete ved VIKINGEN og endda paa Henstilling fra Officererne ombord. Forøvrigt vil Hr. *Nielsen* sikkert selv kunne klarlægge Forholdet.

# En interessant Sørets-Forhandling

vedrørende

## Overlastning af en Damper.



I *Dansk Søfartstidende* for 9. Dec. 1927 læstes følgende:

EN DOM.

Retten i Cardiff har afsagt en Dom, hvorved Skibsreder Watkin James Williams er blevet dømt til 12 Maaneders Fængsel for at have sendt et overlastet og usødygtigt Skib over Atlanten. Skibet gik ned, og dets Besætning, 23 Mand, omkom.

Den 22. Oktober 1926 forliste Damperen »Eastway« af Cardiff under en Orkan ved Bermuda-Øerne, og hele Besætningen omkom. Ved det efterfølgende Søforhør oplystes det, at »Eastway« havde været stærkt overlastet, 13 Tommer over Lastlinien, da Damperen forlod Havnen. Anklagen mod Mr. Williams lød ikke blot paa dette ene Tilfælde, men det var godtgjort, at han i 12 andre Tilfælde havde sendt Skibene ud i stærkt overlastet Tilstand og derved sat Besætningen i alvorlig Livsfare.

— Da Enkelthederne ved et saadant Forhør altid viser en Række *pro et contra,* har vi ment, det kunde være af Interesse at bringe denne Retsforhandling i sine Enkeltheder, set ud fra et ganske upartisk Standpunkt. Efter *Salt Spray* paabegynder vi fra Engelsk paa Dansk Retssagens Forløb og fortsætter i de følgende Nr.

CARDIFF SKIBSREDER.

*»Eastway«-Tilfældet for Offentlighedens Domstol. Hr. Watkin Williams paastaar sig frifunden i alle Anklagepunkterne.*

*Rigsadvokaten* Sir *Douglas Hogg,* K C. M P (Crown court & member of parliament) mødte Mandag den 21. November 1927 for Glamorgan offeffntlige Ret for at lede Retsforhandlingerne mod Mr. Watkin James Williams, Skibsreder i Cardiff, der frit stillet mod Kaution var mødt for at staa til Regnskab for den Anklage at have været Medvider og Partner i Afsendelsen af Damperne *»Eastway«* og *»Tideway«* i usødygtig Tilstand. Sagen havde forinden været behandlet hos Dommer *Wright.*

Tilligemed Rigsadvokaten mødte Hr. *Artemus Jones* K. C. og Hr. *W. N. Stable* (med Instrukser fra Allan, Pratt & Geldard).

*Forsvaret* lededes af Hr. *G. P. Langton* K C og Hr. *Trovor Hunter* (med Instrukser fra *Ingledew & Sons*) og Hr. *O. Temple Morris* (Instrukser fra *Richard & Guest),* som skulde følge Sagen og holde Øje med dens Udvikling paa Foranledning af to Vidner og et Assurance-Comp.

I Retten var fremstillet en Model af Søsterskibet til *»Eastway«,* der havde spillet saa fremtrædende en Rolle under Board of Trades Undersøgelse vedrørende Tabet af Skibet og Politirettens Forhandlinger.

Juryen maatte forlade Retslokalet, fordi Forsvarerne anmodede om at faa Sagen for lukkede Døre. Efter at Dommeren havde hørt deres Argumenter, afslog han deres Anmodning.

Rigsadvokaten var enig med Forsvarerne paa begge Sider om det rigtige i, at ingen Person, som havde været nær knyttet til Cardiff Dokker eller til den Anklagede, kunde have Sæde i Juryen. Listen over Jurymedlemmerne blev fremlagt, og ingen havde noget at indvende mod noget af Medlemmerne.

Retsforhandlingerne blev aabnet af Rigsadvokaten, og flere Vidner blev afhørt.

---

Sigtelsen gik ud paa, at den 18. Oktober 1926 eller i Dagene deromkring havde Watkin James Williams været Deltager i et Konsortium, der sendte det engelske Dampskib *»Eastway«* til Søs i saa usødygtig en Tilstand, at de ombordværende Personers Liv var udsat for alvorlig Fare. Han var ligeledes anklaget for, at han den 20. Juli 1926 eller i Dagene deromkring i Cardiff var Deltager i et Konsortium, der fra Bahia Blanca sendte den engelske Damper *»Tideway«* til Søs i en saa usødygtig Tilstand, at Kaptajnen og Mandskabets Liv havde svævet i den største Fare. Endelig var der en tredie Anklage, at han den 13. April 1927 var Medafskiber for *»Tideway«* og sendte den til Søs i lignende usødygtig Tilstand.

*»Eastway«* gik ned i en Orkan paa Højden af Bermuda Øerne i Oktober 1926 paa Rejsen fra Newport News til Pernambuco med en Ladning Kul. Kaptajnen og 23 af Mandskabet druknede ved dens Forlis.

*Forsvarsadvokatens Henvendelse.*

Saa snart som Dommeren Hr. *Wright* havde indtaget sit Sæde, henvendte Forsvarsadvokaten Hr. *Langton* sig til ham med en Anmodning om, at de to Tilfælde *»Eastway«* og *»Tideway«* maatte blive behandlet hver for sig og støttede sin Anmodning med Ønsket om, at hans Bevæggrunde maatte blive fremsat uden Juryens Tilstedeværelse.

Rigsadvokaten sagde, at han ikke havde noget imod, at Begrundelsen blev fremsat uden Juryens Tilstedeværelse, men han vilde med det samme gerne fastslaa, at de to Tilfælde *»Eastway«* og *»Tideway« ikke* blev behandlet hvert for sig.

Efter at Dommeren havde sendt Jurymedlemmerne ud af Salen, gentog Hr. *Langton* sin Henvendelse og citerede lignende Tilfælde. Han fortsatte, at det vilde være meget svært for Juryen at holde de to Tilfælde ude fra hinanden, fordi *»Eastway«* var et Skib, som var forlist, medens *»Tideway«* stadig sejlede. Han vilde ganske overlade det til His Lordships Forgodtbefindende at lade det afgøre ved Kæremaal, thi Tilfældene var meget vanskelige, og Juryen vilde blive stillet overfor Spørgsmaal, der kunde være meget vanskelige at svare paa og virke meget vildledende.

*Dommeren:* Vi maa ikke underkende Juryens Intelligens.

Hr. *Langton:* Det gør jeg heller ikke, men det er en Sag, hvori vi kommer ind paa de mest indviklede Detaljer, og flere fremstaaende Jurister havde hævdet, at saadanne Sager maatte behandles paa anførte Maade, netop for at lette Juryen i at følge Sagen til Bunds. Ved Politiretten var lignende Sager i to Tilfælde behandlet særskilt.

*Rigsadvokatens Svar.*

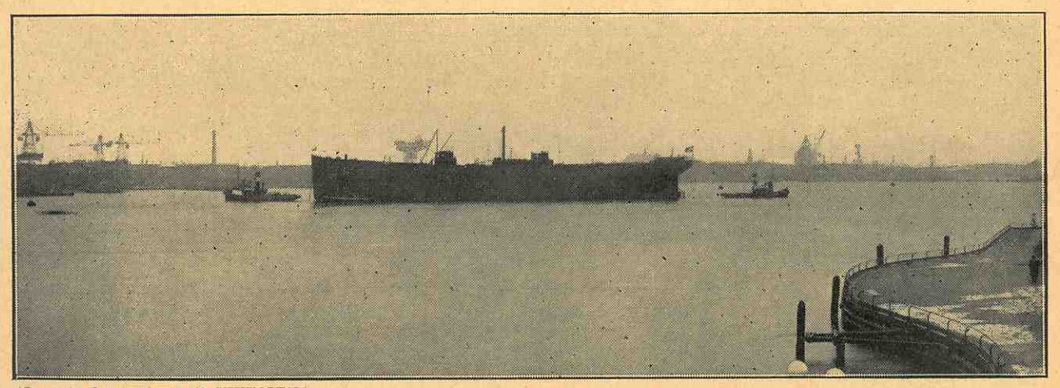
*Rigsadvokaten* gjorde sine Bemærkninger vedrørende Henvendelsen, som var, sagde han, imod almindelig Praxis. Det var jo nemlig *en Del af Anklagen,* at den anklagede var en Mand, som *meget ofte* havde ladet sine Skibe afsejle overlastede fra fremmede Havne. Anklagede havde nemlig et helt gennemført System med Hensyn til at arrangere det saaledes, at medens Skibene lastede i engelske Havne, var det aldrig lastet længere end til Mærkerne, men naar de gik fra fremmede Havne, var de altid overlastet. Endvidere vilde han være i Stand til at dokumentere, at *»Eastway«* ofte tidligere havde været overlastet, ligeledes *»Tideway«,* og han kunde nævne talrige andre Skibe, hvis Anklagede ønskede det.

Dommeren afviste Forsvarerens Henvendelse, men Forsvareren, Hr. *Langton,* understregede, at ved Politiretten fandtes ingen Indskrænkninger for Forsvaret; der fik man Lov at tale frit.

Hertil bemærkede Dommeren, at med Hensyn til dette Spørgsmaal skulde han senere komme tilbage til Enkelthederne, naar Tiden var inde.

Den offentlige Anklager fremførte derefter den Paastand, at det var lidet ønskeligt, at nogen som helst Person, der stod i nær Forbindelse med Cardiff Dokkerne eller med den Anklagede, fik Sæde i





(Specielt fotograferet til VIKINGEN.)

# Burmeister & Wain's sidste Søsætning.

*»Sud Atlantico«* hedder Burmeister & Wain's sidste Søsætning. Det er et Dieselmotorskib bygget til British Lloyds højeste Klasse for Generalkonsul *Ivar A. N. Christensen,* Oslo, og beregnet til Fragtfart. Bygge Nr. er 543, Skibets Dimensioner er Længde 380 F., Fredde 53 F. 6 T. og Dybde 38 F., Bæreevnen er 8000 Tons D.W.

*»Sud Atlantico«* er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af B. & W.'s nyeste med en Kraft af 3200 indicerede HK. Alt Dæksmaskineri gaar ved elektrisk Kraft.

Paa Billedet ses Skibet efter Søsætningen svinge rundt for to Bugserbaade, der langsomt, men sikkert, vil føre Kolossen til Bolværk, hvor Indsætning af Maskineri og Rigning vil begynde.

Juryen, thi en saadan Sammenkæden af Forholdene vilde sandsynligvis gøre det vanskeligt for saadanne Jurymedlemmer at dømme klart og uhildet.

Dommeren indrømmede dette, og Jurymedlemmerne blev derefter atter indladt i Retssalen og tolv af dem ført paa Liste. Det viste sig, at der ikke kunde rejses Indvendinger af ovennævnte Art mod nogen af dem.

*Paastand om »Ikke skyldig!«*

Efter at Juryen var bleven taget i Ed, blev Anklagen mod Mr. *Watkin Williams* gentaget. Det drejede sig om Overlastning af »*Eastway* og tolv andre Tilfælde, hvor han ligesom ved Tilfældet »*Tideway*« havde sendt Skibe afsted i usødygtig Stand. I hvert af Tilfældene havde Anklagede erklæret sig »Ikke skyldig!«

*Sagen for den højere Ret.*

*Den offentlige Anklagers Fremstilling ved Mødets Aabning.*

Retsmødet erklæredes aabnet, og overfor Juryen betonede den offentlige Anklager, at der forelaa en Række Betænkninger, som skrev sig fra forskellige Data og fra en Række forskellige Havne. De maatte derfor forstaa, at hvert Tilfælde repræsenterede en speciel og særskilt Anklage, som maatte prøves i hvert enkelt Tilfælde.

Anklagerne gik ud paa, at Hr. *Watkin Williams* havde været Deltager i det Afskibningsfirma, som i Oktober 1926 havde sendt »*Eastway*« og desuden »*Tideway*« ved tolv forskellige Lejligheder mellem Januar 1924 og April 1926 til Søs i saa overlastet en Tilstand, at dette indeholdt en Fare for de ombordværende.

Den off. Ankl. forklarede for Juryen, at i et Tilfælde, hvor det drejede sig om en Skibsreder, som direkte ejede Skibet eller befuldmægtige Afsender af et engelsk Skib, saa behøvedes der for Undersøgelsens Skyld kun at skaffes Bevis for Anklagen, ligesom det for Ejeren eller Forretningsføreren kun gjaldt at bevise, at der paa Forhaand var taget alt muligt Hensyn af lovlig Art for, at Skibet kunde komme i sødygtig Stand.

Med Hensyn til »*Eastway*« gjorde han opmærksom paa, at det var et nyt Skib, bygget i 1915, D.W. 9400 (til Sommer Mærker) og 9120 Tons (til Vintermærker). Den havde været indlemmet i den russiske Hjælpeflaade og nogle Aar efter Krigen solgt til St. Mary Dampskibs Selskab, for hvilket Anklagede var Direktør. Skibet havde derved atter faaet sit gamle Navn.

*»Eastway«s skæbnesvangre Rejse.*

Skibets skæbnesvangre Rejse i Oktober 1926 gik fra Virginia i U. S. A. til Pernambuco i Sydamerika med en Ladning Kul til et brasiliansk Jernbaneselskab. Damperen ankom til Norfolk i Virginia med 80 Tons Bunkerkul inde.

Bortfragteren havde kalkuleret, at det mindst kunde indtage 7500 Tons og højst 8000 Tons, og Kaptajnen havde af sin Reder faaet Ordre til at indtage denne Ladning og den Bunkerkulforsyning, der var nødvendig for Skibets Rejse, først til Pernambuco, derpaa til River Plate og til Slut over Atlanten til Las Palmas.

I Overensstemmelse hermed viste det sig, da Skibet ankom til Norfolk, at det i Virkeligheden indtog en Ladning paa 7705 Tons og af Bunkerkul 1718 T., altsaa en Total-Ladning paa 9500 Tons.

Sejladsen foregik om Vinteren, og tager man Hensyn til Brakvandet ved Norfolk, sejlede Skibet derfra med et Dybtgaaende af 29 f. 11 in. mod det tilladte 27 ft. 11 in., hver Tomme betød da 40 Tons, men til Gengæld forøgede hver Tomme Risikoen betydeligt for alle Ombordværende.

Mr. *Langton:* Jeg tillader mig ærbødigst at bestride denne Paastand.

Rigsadvokaten afbrød og sagde, at hvert et Ton, som Skibet befragtedes udover det tilladte, jo var en ekstra Indtægt til Skibsrederen. »*Eastway*« afsejlede med 13 Tommer større Dybtgaaende end tilladt, og, føjede han til, med 382 Tons mere, end Skibets Dødvægt var om Vinteren i Overensstemmelse med Skibets Bygmesteres Opgivelse. Maximum for total Ladning paa engelsk Hav var 9028 Tons.

»*Eastway*« var ikke naaet ret langt, da den mødte meget haardt Vejr. I Nærheden, men dog paa »*Eastway*«s Rute, havde raset en frygtelig Orkan, og skønt »*Eastway*« laa langt derfra, har Virkningen ganske sikkert været meget haardt Vejr og mægtig Sø.

Resultatet var, at Skibet efterhaanden fik mere og mere Slagside, Pressenningerne blev skyllet væk, og Vandet styrtede da gennem Lugerne.

*Treoglyve Mand druknede.*

Kaptajnen gjorde alt, hvad han kunde, for at klare den vanskelige Stilling, Skibet befandt sig i, men blev skyllet overbord og druknede. Nødsignaler blev afsendt, men der kom ikke Hjælp, og henimod Aften den 18. Oktober gik Skibet under, og af den 35 Mand store Besætning druknede 23. Tolv lykkedes det at gaa i Redningsbaadene, og senere blev de optaget af de Skibe, der havde hørt Nødsignalet og ændret Kurs mod Forlisstedet.

Med al Hensyntagen til »*Eastway*« kom Retten dog til det Resultat, at Anklagen for en stor Del var at rette mod Overlastningen af Skibet, hvilket jo havde sat de Ombordværende i yderligere Fare.

Hvem havde Fortjenesten ved, at Skibet blev overlastet? For at faa dette Spørgsmaal besvaret havde man maattet foranledige en Undersøgelse af St. Mary Steam Company's stedfundne Forretninger, og en Mængde forskellige Forretningstilfælde blev aabenbaret.

Det kom herved frem, at St. Mary Steam Company mildest talt havde været et meget uheldigt Selskab. Det havde været Ejer af 11 Dampere. En Gang var alle Skibene blevet belaant af National Provincial Bank, og i Begyndelsen af Aaret 1925 var Rederiet fuldstændig insolvent, idet Summen af alle Gældsposterne var betydeligt større end den samlede Værdi af Skibene. Dog fik Selskabet en Ordning i Stand med sine Kreditorer den 14. Maj 1925 — 17 Maaneder før »*Eastway*«s Forlis.

*Bankens Fordring nedskrevet.*

Med denne Ordning nedskrev Banken sit Tilgodehavende fra noget over ½ Million Pund Sterling til 355.000 Pund Sterling. Man blev derpaa enige om, at de 11 Skibe skulde deles i to Flaader. 6 af Skibene skulde overgaa og tilhøre et andet Selskab, og de tilbageværende 5 skulde forblive i St. Mary Steamship Co.s Eje. Dette Rederis to Direktører var Mr. *Watkin Williams* og dennes Broder Mr. *Pardoe Williams*. Som Led i denne Ordning skulde omtalte to Direktører garantere for Selskabets eventuelle Gæld indtil £ 500.000 og yderligere indestaa for deres personlige Gæld til Banken, som beløb sig til £ 32.500, og som først og fremmest skulde betales — senest i Løbet af 5 Aar. Øjensynlig var disse Tal ret store. —

I St. Mary Steamship Companys nye Selskabskontrakt var d'Herrer *Pardoe Williams* og *Watkin Williams* anført som Rederiets to Direktører fra den Dag, den nye Ordning forelaa, og disse to havde den fulde Bemyndigelse over alle 5 Skibe, men var samtidig begge ansvarlige for Skibenes Forsikring og Sødygtighed. Som Vederlag for dette var de berettiget til 3 pCt. af Bruttofragten. Man kan derfor straks se, at jo større Fragt, desto større Vederlaget! Ligeledes blev der indrømmet begge Brødre hver 3000 £ aarligt og Fritagelse for Indkomstskat; men hvis der kom Balance udover de 3000 £, altsaa Overskud, havde de da forpligtet sig til at betale dette til Banken som Afskrivning paa deres Gæld til denne.

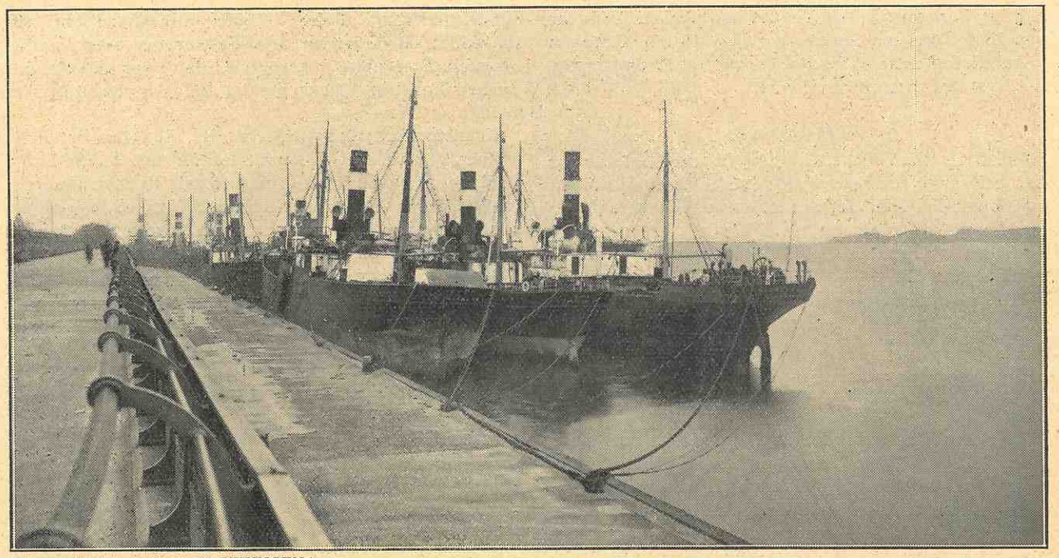
Denne Ordning traadte i Kraft i Maj Maaned 1925, og det var nu saaledes, at Mr. *Watkin Williams* og dennes Broder var de eneste, som fik Fordel af en eventuel Forhøjelse af Fortjeneste paa Skibene. Disse to, og kun disse to, tilkom saa Vindingen ved Skibets Overlastning. Det var derfor ikke uden Betydning, hvis det kunde bevises, at Hr. *Watkin Williams* havde gjort sit Bedste for at hindre Skibene i at blive overlastet.

*Lastet til 18 Tommer over Mærkerne.*

Den offentlige Anklager henviste nu til den Kendsgerning, at man havde eet Vidne, som kunde anføres, og dette Vidne var endda i Stand til at udtale sig om de fleste af Rejserne. Anden Styrmand Hr. *Weir* syslede netop med sin Opfindelse, en Forbedring af et Registreringsapparat til at bestemme Skibets Opdrift med under forskellig Last. Og netop under de sidste tolv Rejser havde han for sin egen Beregnings Skyld meget omhyggeligt opnoteret alle Detaljer, ogsaa under Rejsen saa sent som 13. April 1927. Paa nogle af Rejserne havde »*Tideway*« været lastet til godt og vel atten Tommer over Mærkerne, og i hvert Tilfælde var Ladningen indtaget i fremmed Havn.

I Forbindelse med Dampskibet »*Tideway*« kunde Rigsadvokaten oplyse, at Skibet var bygget i Rusland i Aaret 1913 og blev ganske kort Tid efter købt af St. Mary Steamship Company. Det havde et Dybtgaaende af 25 ft. 4 in. om Sommeren og 24 ft. 6 in. om Vinteren. I Overensstemmelse med Skibets Bygherrers Pla-





(Specielt fotograferet til VIKINGEN.)

# Oplagte Skibe ved Langeliniemolen.

Det er et trist Indtryk, som møder den Vandrende ad Langelinje, naar han pludselig, med Ørene fyldt af Drønene fra Burmeister & Wains Beddinger, staar Ansigt til Ansigt med de mange oplagte Dampere. Ikke mindre end 47 Dampere under Rederiforeningen er gaaet i Vinterhi og flere fra Marstal Selskaberne, tilsammen repræsenterende 52,251 Brutto Tons, 79,652 D.W. Tons.

Med en gennemsnitlig Besætning paa 18 Mand, giver dette mere end 800 arbejdsløse Søfolk. Det var omkring 12. December Oplægningen tog sin Begyndelse, siden har den været jævnt stigende.

ner og Beregninger kunde det indtage en Ladning paa 8800 Tons om Sommeren og 8549 om Vinteren.

Antallet af dette Skibs Rejser var ialt 12 og var væsentligst fra fremmede Havne.

*Vidneførslen.*

Mr. *L. A. Allen Pratt* blev derpaa som Sagfører for den offentlige Anklager kaldt ind i Vindneskranken og aflagde Ed som det første Vidne. Han fremlagde en Mængde Dokumenter, som havde været anvendt i »Board of Trade«s Oplysningsbureau og i Politiretten.

Mr. *Langton* nægtede at anerkende en Opgørelse til St. Mary Steam Ship Company og Flat Top Fuel Company, Norfolk, Virginia, for Stuvningen af de 7785 Tons Kul, som »*Eastway*« indtog før sin skæbnesvangre Rejse. Han mente, den maatte prøves ad Rettens Vej.

Rigsadvokaten svarede, at Dokumentet var affattet af St. Mary Steam Ship Company selv efter en Forespørgsel fra »Board of Trade« om et saadant.

*Langton* (Forsvarer): I alle Tilfælde kan dette Dokuments Indhold kun vise, at man i Amerika har opgivet at have stuvet 7785 Tons, men ofte var der mindre.

*Rigsadvokaten:* Arrestanten betalte dog faktisk det amerikanske Selskab paa dette Grundlag.

Juryen anerkendte Dokumentet som Vidnesbyrd mod Anklagede for at have betalt udfra dettes Paalydende, nemlig 7785 Tons, og enten det nu var lavet lidt før eller senere, var det i alle Tilfælde en Del af Anklagen, thi Anklagede havde været Aflader for saa stor en Ladning uden at gøre Indsigelse.

Et af Dokumenterne var et Telegram afsendt af Kaptajn *Vanstone* fra Norfolk, Virginia, for at meddele St. Mary Steam Ship Company's Redere, at »*Eastway*« var sejlet fra Norfolk med 9502 Tons ombord, nemlig Ladningen, som bestod af 7785 Tons og en Bunkerkul Forsyning paa 1717 Tons. Det var som før omtalt en Vinterrejse, og Skibets Lasteevne lød paa, at naar det sejlede med den størst lovlige Belastning, 9120 Tons, havde det et Dybtgaaende om Vinteren paa 28,8 in. Skibets Maximum Belastning om Sommeren var 9400 Tons.

*Fire Balance-Udtræk, der viser et mægtigt Underskud for Rederiet.*

*Robert James Reeves* fra Sommerset House fremlagde Indregistreringsdokumentet for Rederiet, som viste sig at være oprettet 1919 med *Watkin Williams* som Direktør. Siden 1919 havde der kun været opstillet Balance fire Gange. Den første, Marts 1920, viste Overskud, £ 12,777; den næste 1921, Overskud £ 3836; den tredie, Juli 1925, viste Tab paa £ 65,859, og den fjerde fra September 1926 viste et Tab paa 102,266 £.

*Thomas Austin James* var mødt for at give Vidneforklaring paa visse Uddrag af Logbogen fra »*Eastway*«, og *David Jones* fra Rederiet fremlagde en Del Dokumenter.

*En gammel Sømands Vidnesbyrd.*

*Douglas Petfield* fra Aberdeen, en gammel Søulk fra »*Eastway*«, og som havde været med paa Skibets sidste ulykkelige Rejse, aflagde Vidnesbyrd om, at da Skibet afsejlede, var dets Mærker lige over Vandskorpen. Endvidere at treogtyve Mand var gaaet ned, medens kun een Officer, nemlig anden Styrmand, var reddet.

Krydsforhørt af Anklageren, Hr. *Langton*, udtalte Vidnet, at han, Dagen før Skibet gik ned, havde haft Rortørn og havde hørt Kaptajnen tale til Styrmanden om, at der var indløbet Telegram om et frygteligt Uvejr længere fremme paa Ruten. Kaptajnen havde saa talt noget om at »gaa lige igennem den«. Fra Kl. 3 den Dag, den var gaaet ned, havde »*Eastway*« taget Vand over ustandseligt. Tidligere paa Dagen var Pressenningen over Skylightet paa Baadedækket skyllet væk; senere var Dækket over Bunkerlugen slaaet væk, og Vandet var strømmet ind.

Videre gennemeksamineret af Rigsadvokaten meddelte Vidnet, at saa vidt han erindrede, var »*Eastway*« ved sin Afrejse fra Norfolk *allright*. Han havde forøvrigt været med Skibet i Uvejr, der var værre end det, hvori det forliste, *og dog havde Skibet klaret sig.*

*Dommeren udspørger.*

*Osmond Joseph*, en »coloured« Sømand fra »*Eastway*«s Mandskab, sagde, at da Skibet tog Stores ind i Norfolk, havde han bemærket, at Plimsol-Mærket kun manglede en Tomme i at blive dækket under Vandfladen.

*Rigsadvokaten:* Hvor langt er der mellem øverste Kant af Skiven og Vinterlastemærket?

*Den off. Anklager:* Omkring 13 Tommer.

Krydsforhørt udtalte Vidnet, at han havde sagt til Baadsmanden, at Skibet var for dyblastet, da der kun var en Tomme til Syne.

*Berni Davy* (22 Aar), en anden »coloured« Sømand fra »*Eastway*«, udtalte, at efter at Skibet havde indtaget sin Last, havde han kigget ud over Lønningen og set, at Vandet stod omtrent ved 30 Fods Mærket.

*Edward Davey* fra Aberdeen, en af »*Eastway*«s Folk, meddelte, at efter Ordre havde han taget Skibets Dybtgaaende, da de laa i Havn, og havde faaet 29 Fod 10 Tommer forude, 29 Fod Agter og 29 Fod 5 Tommer Midtskibs. Han havde indført Iagttagelsen i Logbogen, men denne var gaaet tabt. Han havde hørt Kulformanden spørge, hvor meget Kul, Skibet skulde have ind, og havde hørt Kaptajnen svare: 7700 Tons og 1800 Tons Bunkers, ialt 9500 Tons. Stormen, som raserede, da de gik ned, var slem, men kunde have været værre.

Hr. *Langton:* De sagde foran Politi-Retten, at det ikke saa meget var en slem Storm, men en fæl Orkan.

*Vidnet:* Ja.

Som Svar paa Rigsadvokatens Spørgsmaal anførte Vidnet, at han straks ved Hjemkomsten til Southhampton i November efter Ulykken i Oktober havde opgivet 29 Fod 10 Tommer og 29 Fod 5 Tommer til Forlis-Statistiken.

(Fortsættes Side 32.)



# Lyst-Sejlads i gamle Dage.

Paa *Billedet* ser man en Flok glade Borgere fra Stoney paa Søndagsudflugt til Margate. Begge Byer ligger ved Themsen, men paa hver sin Side af Floden, og Turen er foretaget i en Slup, som ses liggende for Anker (tilhøjre i Billedet).

Længe har man i den gode Stad Margate glædet sig til denne Udflugt, og mange har Betænkelighederne været. Thi at det ikke har været en ganske almindelig, forvoven Drengespøg ses deraf, at den gamle Morlille i Bærestolen har villet gøre Turen med. Vilde Vejret blive godt, og var Skibet nu ogsaa sikkert nok? Og hvorlænge vilde mon Overfarten vare? For hvis Strømmen var imod og det blev Vindstille, kunde det tage Tid nok med at komme over!

Heldigvis er nu det første af Vejen klaret, og man er naaet velbeholden i Land. Flere af Gæsterne har Madkurv med, hvad der dog ikke afholder Værten i »den forgyldte Løve« i Landingsstedets umiddelbare Nærhed fra at invitere de Ankomne og i Krohaven. Oppe paa Havnekajen staar Byens Garnison og Bedsteborgere og betragter med Interesse de Fremmede, akkurat paa samme Maade, som om det hele havde foregaaet i vor Tid.

---

Naar man i vore Dage tager en Tur op ad Sundet eller ud ad en af de danske, skovklædte Fjorde ombord paa en komfortabel Damper, har man ondt ved at forestille sig da Kvaler, vore Tip-Tip-Oldeforældre og -Mødre maatte døje, og værre bliver det, naar man sammenligner en Rejse til Amerika i vor Tid f. Eks. med Datidens Emigrantsejladser i Sejlskibe fra Verdensdel til Verdensdel. Dengang brugtes ligesaa mange Uger og Maaneder, som der nu bruges Dage, og medens Rejser nutildags foregaar i komfortable Linere, hvor Søgangen næppe mærkes,

*Billedet* viser en Afrejsescene i Dower med Calais som Maal. Afstanden mellem de to Byer er som fra Københavns til Malmø, og naar man betænker, hvor let Turen gøres i vore Dage — og billigt, Øresundsselskabet averterer i disse Dage med halv Pris — saa kan man dog ikke undre sig over de mægtige Forberedelser, Billedet uden Tvivl tolker. Allerførst maa man betænke, at Rejsen maatte gøres i Sejlskib — de første Dampere kom jo først i Brug omkring 1820 — og Udsigten til Vindstille eller dets Modsætninger Storm og Modvind var altid forhaanden, men dernæst dukkede, som Følge af Udsigten til Rejsens Langvarighed Spørgsmaalet om varme Klæder og rigelige Fødemidler op, hvad noksom Slagteren i Forgrunden med Truget kan bevidne.

Der er ikke Plads til, som nu til Dags, komfortable Ventestuer og Skure, hvor man kan gaa under Tag. Et Landgangsbrædt er alt til at byde Velkommen og her mødes da Rig og Fattig for at gaa ombord i »det skrøbelige« Fartøj. Ude paa Rheden skimtes Krigsskibenes Rigning, eller er det kun armerede Koffardimænd. Det kommer jo omtrent ud paa eet, Tiderne er urolige og usikre, i Dag Ven, i Morgen Fjenden, og Krigen kan være brudt ud, medens man krydser i Strædet.

Ak ja! Nu tager Turen i Flyvemaskine kun nogle faa Minutter! Og det er dog kun godt 100 Aar siden.

---

saa fik Datidens Passagerer rigelig Lejlighed til at hilse paa Neptun og bringe ham et Offer.

Paa hostaaende Billeder ser vi gengivet Scener af forskellig Art, snart en stille Udflugt op ad Themsen i en Kuf, snart en Afrejse til en Tur over Kanalen (som fra København til Malmø) eller en Scene ved Middagsbordet under en Byge, hvor alt blandes i en eneste stor Forvirring.

En Rejse i gamle Dage fordrede mange Forberedelser, ikke mindst med Hensyn til Klæder, men ogsaa rigelig Føde maatte man regne med, thi som bekendt: Søluften tærer!

Afskeden kunde være bitter nok, thi Farer lurede overalt. Hvad ikke Hav og Himmel kunde præstere af Lunefuldhed i Storm, Søgang, Stranding eller fuldstændig Undergang, det skulde nok Sygdom, Mytteri eller Pirater besørge. Ingen Steder var man sikker, Farvandene var aldrig helt rensede for Marodører. Og Krig var der altid mellem et eller andet Land, saa ogsaa Kaperne maatte man frygte! Tænk at blive »opbragt«, at blive antaget for et »fjendtligt« Skib og blive sendt i »Prison« i et fremmed Land! Hvor ofte havde man ikke hørt om hele Familier, der var bleven skilt, om Børn, der havde mistet deres Forældre og Forælde deres Børn!

*Forvirring under en Byge.* Kahytten i et gammelt Kompagniskib som medførte Pasagerer var ikke indrettet som den i de store Linere nutildags og der var ikke taget Hensyn til Passagerernes Velvære eller Følemaade. Sandsynligvis har Folk heller ikke dengang været saa sensible som nu, ejheller saa fordringsfulde. Seperatkahytter var en ukendt Luxus, Køjerne var i Skibssiden og Fællesskabet fremherskende, Mænd og Kvinder, Børn og Oldinge blandedes i passende Forvirring, og Næveretten har sikkert maattet yde Retfærdighed til højre og venstre mere end een Gang.

Midt i Kahytten stod det store Spisebord, fælles for alle. Man baade spiste og sov og reverenter talt — det som var værre — i samme Rum, saa man kan tænke sig en Atmosfære, der nok skulde faa Søsygen frem, hvis ikke Skibets egne Bevægelser allerede havde besørget det og derved øget Rummets indelukkede, Kvælende Uudholdelighed.

Galt var det, og værre blev det saa, naar Havet blev uroligt og Skibets Bevægelser ikke alene mere urolige, men hartad uberegnelige. Og skulde saa endelig Ulykken være, at Skibet tog en Overhaling og f. Ex. Skylightet blev slaaet ind, saa Søer og Skumsprøjt plaskede ned i Kahytten, ja, da kunde man af Hyl og Skrig og Forvirring godt tænke sig Jorden Ende nær! Verdens Undergang! Eller i hvertfald Skibets Undergang!

Paa Billedet ses Forvirringen værende paa sit højeste. Bedre end Ord har Kunstneren med sin Pen forstaaet at fremmale Situationens Desperation. Alting flyder! Man slaas om Maden! Passagererne i Køjerne raaber om Hjælp, skønt det er dem, der har deres paa det tørre! Thi Gulvet sejler, og en behjertet Dame af svært Korpus langer Pøsen med Vand fra Gulvet op gennem Skylihtet til den grinende Matros, der samtidig — maaske af Vanvare — lader Svaberen dale ned i Hovedet paa en arrig Matrone, der kæmper ivrigt med en anden Madam om en Skinke!

De gode gamle Dage havde ogsaa deres Skyggesider.

---

*Stor Udvidelse af Englandskytter-Flaaden.*

Trods det alt andet end gode Udbytte af sidste Sæsons Englandsfiskeri, kan det dog allerede nu betragtes som sikkert, at der i den kommende Sæson ikke vil blive færre Deltagere i Nordsøfiskeriet. Saaledes har Skagens Skibsværfter i Øjeblikket ialt 5 nye Englandskuttere under Bygning. De skal alle være færdige til Foraaret, og vil tilsammen fuldt udhalede repræsentere en Værdi paa over 200,000 Kr.

*Fiskeriet ved Færøerne i Januar.*

Vejrforholdene har i den forløbne Maaned været meget daarlige, og *Baadfiskeriet* har som Følge deraf været saa godt som indstillet. *Trawlfiskeriet* har ogsaa været hæmmet stærkt af Vejret; dette Fiskeri foregaar langt til Søs, 15—20 Sømil fra Land.

Ved Maanedens Slutning paabegyndtes Arbejdet med Tilrigning af Kutterne, der skal paa Foraarsfiskeri under Island.

*Fiskeriet i danske Farvande i Januar.*

I Januar Maaned har der været mange Torsk i Store Bælt, men ingen Rødspætter. En Del tyske Trawlere har holdt til i den nordligste Del af Store Bælt. I Kattegat har der været udmærket Rødspætte- og Isingfiskeri.

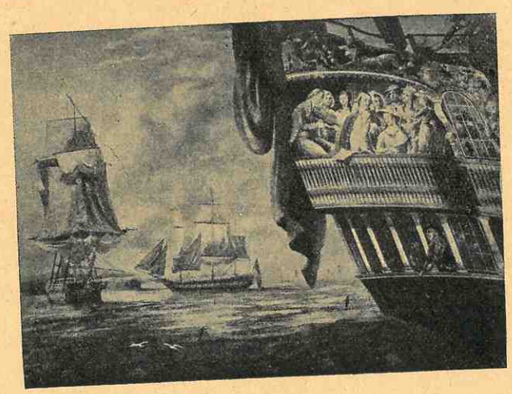
*Overraskelsens Rædsel under en Salut.* Som bekendt var de gamle Handelsskibe armerede af Hensyn til fjendtlige Angreb ikke alene i de europæiske Farvande, men ogsaa for at kunne værge sig mod Piraters Angreb. Der var dog en Ting endnu, hvortil Kanonerne kunde bruges, og det var til Salut.

Der saluteredes for et godt Ord, og man sparede ikke paa Krudtet. Ved Afrejse og Ankomst, naar Fæstninger passeredes eller ved Møde med et af Hjemlandets Skibe og mangfoldige andre Lejligheder affyredes Kanonerne.

Og Kanonerne stod paa Koffardimændene ikke alene paa Dækket, men ogsaa i Kahytten, thi der var jo mangfoldige Lejligheder, hvor netop her var den bedste Sigteplads, og de store Kahytsvinduer afgav en fortrinlig Udsigt.

Naturligvis var der saavidt muligt sørget for, at alting kunde være saa behagelige som muligt for Passagerer, f. Ex. var Glas og Flasker placeret paa en Bakke, der var fastgjort i Loftet ved en Snor for ikke at vælte ved Skibets Slingerage, men alt dette kunde dog ikke hindre, at Skibet slingrede. Og slingrede gjorde det, baade for Vindens Pres i Sejlene og Bølgernes ubarmhjertige, vedholdende Løften og Sænken, men værst var det dog, naar Salutten fra en Bredside blev afgivet! Bumb! Der laa de allesammen! Ærbare Damer og elskværdige Kavallerer mellem hverandre i højst uplatoniske Stillinger! For det gjaldt jo om at holde sig fast ved det første det bedste. Men Børnene, der ikke havde noget at holde sig fast ved, trimlede rundt som forvirrede Dukker. Og værst var Kokken faren! Kom han ikke dér med Suppefadet i Favnen og spildte det koghede Fludium med ad sig — i hvert Fald dér, hvor det ikke skulde være!

Men henne ved Kanonen stod Matrosen og grinede! Ladestokken og Renseren tog Rous og Krudthornene drattede ned af bare Grin! Herregud, Landkrabberne skulde da ogsaa mærke, hvad det var at gøre Honnør for Flaget!!



*Skibschefen holder Gilde.* Men ogsaa Besværlighederne faar en Ende, og de gamle Fregatter saa ogsaa lyse Tider. Som f. Eks. paa hosstaaende Billede, hvor man ser Skibschefen med sine Gæster forsamlede paa Agterkant i Kahytten en stille Sommeraften. Musikanterne spiller op, og Glædens Bølger er de eneste, som ruller.

I et saadant Udsnit har vi Tidens Charme i Renkultur, alt er Stil, Zirlighed, Skønhed, Ynde, Silke, Farver og Forgyldning!

I Dag er det Fest — i Morgen slaas vi!



# Med Emigranter fra Madeira til Honolulu.

En af Nordbys gamle Skibsførere, Kaptajn *M. P. Mathiasen,* sender os følgende interessante Skildring:

For et halvt Aarhundrede siden, da Dampskibene endnu ikke var saa store og mangfoldige som nu, skete det engang imellem, at Emigranterne blev befordrede om Bord i Sejlskibe. Men man maa jo dog ikke tro, at der laa Sejlskibe klar — inrettet til at indtage Emigranter. Tvertimod; et hvilketsomhelst Skib kunde befragtes, hvorefter det overlodes Rederiet paa bedste — hvad vel altid var ensbetydende med den billigste — Maade, at indrette Skibet til Turen.

Da det maaske kan interessere en Del af VIKINGEN's Læsere, skal jeg her give en Skildring af et næsten 2-aarig Togt jeg var med til som Matros om Bord i et tysk Skib, med hvilket vi »blandt andet« førte op imod 150 Emigranter fra Funchal, Havnebyen paa Madeira, til Honolulu paa Sandwich Øerne, ude i Stillehavet.

Først i Oktober 1877 mønstrede jeg i Hamborg som Matros — forresten sammen med afdøde Portier H. Fanø — om Bord i Barkskibet »Precilla«, hjemmehørende i Brake. Skibet var paa op imod 1100 Registertons og var befragtet til Baltimore med en Ladning tomt Returgods, nemlig: mellem 6 og 7000 tomme Petroleumstønder, der skulde over til Amerika for at blive opfyldt. Desuden havde vi et lille Parti Sække, hvis Indhold jeg antog var Kaligødning, og selvfølgelig fuld Sandballast.

Et Par Dage efter Mønstringen forlod vi Hamborg; men Vejrguderne var os ikke særlig gunstige, idet det tog os 4 Uger inden vi naaede ud af den engelske Kanal, og 67 Dage ialt inden vi ankom til Baltimore. Der laa vi over 2 Maaneder, og en Tidlang laa vort Skib indfrossen i fodtyk Is, men vi led jo ingen Nød. Omsider blev Skibet befragtet til at føre en Ladning løs Majs til Limerik i Irland.

Paa Grund af de fremherskende vestlige Vinde gaar Rejsen jo hurtigere østover end den modsatte Vej; men nogen Rekordrejse havde vi ikke. Men hvilken Forandring da vi kom ind paa Shanonfloden! I Baltimore var alt Sne og Is; men her saa man smilende grønne Græs- og Kornmarker, saa det er jo ikke med Urette, at Island kaldes »den grønne Ø«.

Efter at have losset et Par Hundrede Tons, naaede vi op til Limerik, hvor det blev os meddelt, at Skibet efter endt Udlosning skulde afgaa til Funchal for at indtage indtil 200 Emigranter ud til Honolulu. Meddelelsen vakte ikke særlig Glæde. Madeira hører jo som bekendt til Portugal, og Portugiserne er — som alle Sydlændinge — varmblodige Folk, saa man vidste jo aldrig, hvad der kunde ske. Men paa den anden Side var det jo en dejlig Tur, saa der var kun 1 Matros samt Kaptajnen, som forlod Skibet — sidstnævnte dog paa Grund af Sygdom. Nogle Dage før Skibet blev udlosset, ankom vor nye Kaptajn sammen med en Repræsentant for Rederiet, som skulde overvaage Udprovianteringen.

Saasnart Skibet var udlosset blev der — for Rederiets Regning — indtaget 500 Tons Kul som Ballast, hvorefter Indladning af Proviant blev paabegyndt. Det var jo ikke smaa Kvantiteter, der skulde anskaffes til en 4 à 4½ Maaneds Rejse; desuden skulde der være Proviant nok til Hjemrejsen, da man paa den Tid ikke kunde vente at faa Provianten suppleret paa de allerfleste Steder paa Vestkysten af Amerika, maaske lige med Undtagelse af Kalifornien. En Del af Provianten blev købt i Limerik, Resten blev sendt fra Bremerhavn, om Bord i en lille Damper, der ligeledes medbragte en ekstra Tømmermand, idet det var Meningen, at vi selv undervejs til Madeira skulde indrette Skibet.

Jeg skal lige bemærke, at det var den Havaijske Regering, der havde befragtet Skibet. Derimod kender jeg ikke Fragtens Størrelse; men Rederiet var forpligtet til at levere Madrasser; Emigranterne derimod skulde selv medbringe Tæpper. Madrasserne var meget tarvelige, nærmest af den Slags, som de engelske Søfolk kalder »the Donkey breakfast« (Ædselets Frokost); de skulde jo ogsaa kun benyttes i de 4 Maaneder, som Rejsen varede.

Nogle Dage før vi forlod Limerik, kom der en ung Kanadier om Bord, som var antaget til at fungere som Skibslæge under Rejsen; og han fik jo travlt med — inden vi forlod Limerik — at faa et lille Apotek i Orden. Sundhedsstilstanden var heldigvis god under hede Rejsen, saa han var arbejdsløs det meste af Tiden.

Saasnart Provianten var indladet, forlod vi Limerik, og saa blev der taget fat paa Indretningen af Mellemdækket. Det var ikke alene Tømmermændene, der blev sat i Arbejde dermed, men ogsaa vi Matroser maatte være behjælpelige dermed; man kendte paa den Tid ikke til Vagt om Vagt. Frivagten blev holdt oppe til Kl. 10 Fm. og 3 Em., saa der var jo rigelig Arbejdskraft; alligevel blev vi dog ikke færdige dermed inden vi naaede Funchal. Brædder havde vi store Mængder af, som havde været brugt til Skotter i Majsladningen, og som nu blev anvendt til Indretning af Køjer m. m. Jeg skal her give en Skildring af Skibets Indretning, da alting var færdigt.

Paa hver Side nede paa Mellemdækket fra Agterlugen til ud for Forlugen blev der ude ved

Skibssiden opslaaet 27 dobbelte Køjer (altsaa Under- og Overkøjer), hver Køje til 2 Personer, hvilket gav Plads til 216 Personer ialt. Over Stor- og Forlugen blev der bygget Bræddehus, med en Dør og Trappe paa hver Side; over Agterlugen var der et Lugehus i Forvejen. Da der ikke fandtes Koøjne i Skibssiden, var der sparsomt med Lys nede paa Mellemdækket, saa at der — udenfor Troperne — maatte brænde Lanterne Dag og Nat. Mellem Kabysen og Storlugen blev der ligeledes bygget et Bræddehus, og her opmureder et Ildsted med Plads til 2 à 3 store Kedler, der skulde anvendes til Kogning af Emigranternes Mad.

Blandt Emigranterne blev der udtaget nogle frivillige, som, under Skibskokkens Ledelse forestod Madlavningen; det var forresten en eftertragtet Bestilling, da Vedkommende jo altid var nærmest ved Fadet.

Efter Ankomsten til Madeira blev der losset 100 Tons Kul, hvorefter der fortsattes med Indretningen af Mellemdækket. Agten for Køjerne blev der tvers over Mellemdækket opslaaet et Tremmeskot, med en Dør i, og herfra uddeltes Provianten til Emigranterne.

Hver Dag havde vi Besøg af Folk, der kom for at se Lokaliteterne, og jeg kan godt forstaa, at der var mange, som foretrak at blive paa Madeira, saa i Stedet for 200, som var Meningen, vi skulde have haft, fik vi knap 150 Emigranter.

Endelig oprandt Dagen, da vi kunde begynde at tage imod Emigranterne og deres Effekter, som forøvrigt kun bestod af de allernødvendigste Ting. Der var dog flere af Familierne, der tog Hønsene med, saa den ene Side af Fordækket var fyldt med Hønsebure, desuden var der mange af Emigranterne, der bragte Vin med, men det var jo Kontrabande, som altsammen skulde opbevares i Kahytten. Styrmanden havde Ordre til at undersøge, om der blev medbragt Vaaben, der ligeledes skulde deponeres i Kahytten. Man vil dog senere høre, hvor ligegyldigt Styrmanden havde overvaaget Undersøgelsen, saa det nær var bleven skæbnesvanger for os.

Skibskokken blev — paa Grund af daarlig Opførsel — afmønstret i Funchal, en af Matroserne maatte saa overtage Pladsen. For os var det et godt Bytte, men vi blev jo en Mand mindre om Arbejdet paa Dækket.

Saasnart alle Emigranter var om Bord, og Skibet udklareret, kom der en Del Politimænd om Bord for at undersøge Emigranternes Pas; det var jo nærmest de Militærpligtige, det gjalt. Alle blev kaldt op paa Dækket, og Skibet blev gennemsøgt fra øverst til nederst.

Der blev dog kun fundet een Mand, der ikke havde sine Papirer i Orden, og han maatte sammen med sin Kone følge med Politiet, hvorefter Skibet fik Tilladelse til at afgaa.

Vi var kun kommet nogle faa Mil til Søs, da der meldte sig 5 Blinde-Passagerer, der — maaske nok ved en af Mandskabets Hjælp — havde fundet et sikkert Skjulested, og derved undgaaet Politiets Undersøgelse. Der blev jo ikke gjort de 5 noget ondt, tværtimod tror jeg, de var ret velkomne.

Vi havde kun været nogle faa Dage paa Søen, da der en Morgen viste sig en hel Del Røg nede paa Mellemdækket. Det syntes at komme fra det opmurede Ildsted. At der var Ild i Dækket var alle jo klar over, saa der var ikke andet at gøre, end at faa Ildstedet revet ned og faa Isolationen forbedret. Der meldte sig straks nogle Murere, og inden Aften var Ildstedet i Orden igen, da vi heldigvis havde ildfast Ler med i Reserve. Det var en ubehagelig Forstyrrelse, der dog ikke senere gentog sig.

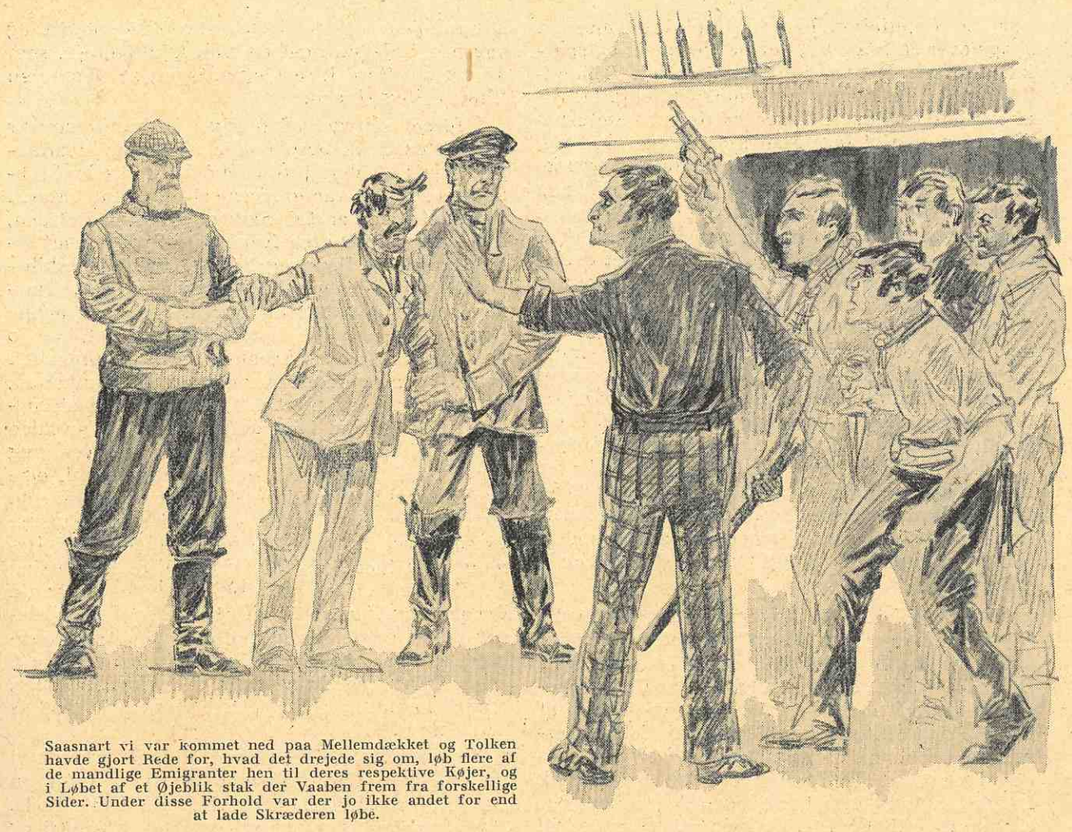
Søsygens Kvaler meldte sig mer eller mindre til alle Emigranter; men heldigvis kunde de fleste jo dog opholde sig oppe paa Dækket i frisk Luft. Den mest medtagne var en Mulatpige. I den første Tid laa hun nede ved læ Spygat baade Dag og Nat, men efterhaanden svandt Søsygen ogsaa for hende. Jeg skal her tilføje, at før vi forlod Madeira, fik vi en Søn af den amerikanske Konsul om Bord som Suppecargo (Tolk).

For Skibsmandskabet gaar Tiden selv paa en længere Rejse ret hurtigt, man har jo sit daglige Arbejde, men for Emigranterne, der for det meste er henvist til Lediggang, er det mindre behageligt paa en længere Rejse. En af Emigranternes Hovedbeskæftigelser var vel Jagten, d. v. s. det var jo ikke paa Storvildt eller med Ildvaaben, men derimod med et Par flinke Negle. Efter Tolkens Udsagn havde alle Mennesker paa Madeira Lus i Hovedet. Om det passer, ved jeg ikke; men det passede i hvert Fald godt nok paa de Emigranter, vi havde om Bord; thi i Troperne var det et dagligt Syn at se dem lejre sig i Grupper paa 2 à 3 og saa gik det paa Omgang med Jagten. Noget hyggeligt Syn var det jo ikke, men efterhaanden blev man jo vant dertil.

Flertallet af Emigranterne bestod af Mænd i 30—40 Aars Alderen. Af enlige Kvinder var der 3 à 4 Stykker, desuden en halv Snes Familier med Børn i alle Aldre lige ned til Pattebørn.

Vi var lige kommen ind i en ret frisk Sydost Pasat, da der en Dag kom en Deputation hen til Kaptajnen og forlangte, at der skulde mindskes Sejl. Tolken maatte saa forklare, at vi næppe vilde naa Honolulu i det første halve Aar, hvis vi ikke benyttede den gode Vind, naar den var til Stede. Hermed gav de sig saa tilfreds. Efterhaanden nærmede vi os Kap Horn, og en Nat lød pludselig Raabet: »Land ret forude«. Under almindelige Forhold er et saadant Raab jo velkommen, særlig naar man ike har set Land i lang Tid. Men her var det mindre behageligt, idet vi — paa Grund af, at Landet var fuldstændigt belagt med Sne — var kommet i uhyggelig Nærhed deraf. Opdagelsen af Landet skete først, da man saa den sorte Stribe, som Brændingen frembragte, naar den slog mod Kysten. Der blev jo en hel Panik om Bord, alle Emigranter stormede op paa Dækket, men Lægen var dog den der opførte sig værst. Han løb rundt paa Halvdækket som en besat og udslyngede Trudsler mod Kaptajnen, at han vilde forklage ham, naar vi kom





Saasnart vi var kommet ned paa Mellemdækket og Tolken havde gjort Rede for, hvad det drejede sig om, løb flere af de mandlige Emigranter hen til deres respektive Køjer, og i Løbet af et Øjeblik stak der Vaaben frem fra forskellige Sider. Under disse Forhold var der jo ikke andet for end at lade Skræderen løbe.

til Honolulu. Landet var jo Staten Øen, der ligger udfor Ildlandets Kyst, kun adskilt fra dette ved La Moirestrædet. Da Skibet løb mellem 8 og 9 miles Fart med Vinden omtrent agterind, var der jo ingen Tid at spilde. Saa hurtig det lod sig gøre, blev Stævnen lagt vestover; og heldigvis klarede vi Pynten, men det var jo alligevel spændende Øjeblikke. Dengang kendte man ikke til Redningsveste; det eneste ekstra Redningsmateriale, vi fik om Bord i Limerik, var en større Baad, udover de 4, vi havde i Forvejen.

I Nattens Løb passerede vi igennem Strædet og var næste Dag ved Kap Horn. Hvorlænge vi laa ved Kap Horn, husker jeg ikke; men vi var ret heldig med at komme rundt. Naar vi ældre Sømænd taler om, hvorlænge vi har ligget ved Kap Horn, menes dermed, hvormange Dage, vi har brugt, fra den halvtredssindstyvende Breddegrad paa Østsiden til den samme Breddegrad paa Vestsiden, naar man først er saa vidt, og tilstrækkelig langt mod Vest, gaar det ret hurtigt opad til mildere Egne. Til Tider kunde det blive ret besværlig at komme Vest paa nede ved Kap Horn især med et ballastet Skib, da det ret ofte sker, at Vestenstormene afløser hinanden med faa Timers Mellemrum. Jeg har engang brugt 5 Uger for at komme rundt.

Det var en drøj Tid for Emigranterne; thi selv om vi ret sjælden havde Vand paa Dækket, lige med Undtagelse af en Del Skumsprøjt, saa var der ikke mange af Emigranterne, der vovede sig op paa Dækket. Naar Mellemdækket blev fordetet, blev Vandslangen taget derned, og saa blev der spulet og skruppet. Vandet, der ikke fandt Vej gennem Spygattene paa Mellemdækket, blev senere tørret op med Svabere, saa Opholdet dernede var jo alt andet end hygiejnisk.

Vi var kommet et Stykke op paa Vestsiden, da hele Mandskabet en Formiddag med Solskin blev beordret til at tage Emigranternes Madrasser op til Udluftning. Det var jo ikke noget behageligt Arbejde, særlig med Henblik paa Utøjet, man kunde blive belemret med, saa vi var 3 Matroser, der nægtede at efterkomme Ordren. Vi ræsonnerede som saa, at der var Mænd nok blandt Emigranterne, der kunde udføre Arbejdet; men Kaptajnen var desværre af en anden Mening. — Nægtelsen kunde selvfølgelig have indbragt os en følelig Straf ved Hjemkomsten til Tyskland. Jeg skal dog med det samme bemærke, at det ikke skete, derimod blev Straffen tildelt os straks. Kaptajnen kom nemlig i Tanker om, at Stængerne trængte til at blive skrabet og oliet, og saa blev vi 3 — 1 i hver Top — sendt i Gang dermed, og da Vejret ikke indbød til Driveri, saa var det i vor egen Interesse at faa Arbejdet hurtigst muligt udført.

Vi var næsten naaet op til Linien, da der igen

kom en Deputation hen til Kaptajnen med en Klage over en Skræder, der havde slaaet og sparket sin Kone. Det var jo ikke nogen blid Behandling, særlig da Konen var frugtsommelig. Straks efter Middag blev vi 3, der nægtede at være behjælpelig med at tage Madrasserne paa Dækket, beordrede til — sammen med Kaptajnen og 1ste Styrmand samt Tolken — at gaa med ned paa Mellemdækket og give Skræderen Haandjern paa. Saasnart vi var kommet ned paa Mellemdækket, og Tolken havde gjort Rede for, hvad det drejede sig om, løb flere af de mandlige Emigranter hen til deres respektive Køjer, og i Løbet af et Øjeblik stak der Vaaben frem fra forskellige Sider. Under disse Forhold var der jo ikke andet for end at lade Skræderen løbe. Der var jo ingen af os, der tænkte paa et saadant Udfald, især da det jo var efter Opfordring fra nogle af Emigranterne. Jeg ved ikke, om Kaptajnen eller Styrmanden havde Vaaben hos sig; vi 3 Matroser havde i hvert Fald ingen. Om der i det hele taget fandtes Revolvere om Bord, ved jeg ikke; derimod havde jeg ved Lejlighed set, at der inde i Kahytten rundt om Mesanmasten stod 1 Dusin Rifler.

Naa, Skræderen fik alligevel en Skræk jaget i Livet, saa han senere opførte sig ret ordentlig.

Den sidste Begivenhed foregik en halv Snes Dage, før vi kom til Honolulu. Et Par Dage i Forvejen havde Skibets Tømmermand ved Hjælp af nogle Pressenninger lavet en interimistisk Barselstue nede paa Mellemdækket. Der ventedes nemlig en lille Verdensborger. Saa en Dag fik Lægen pludselig travlt, og inden Aften kom der en lille Pige til Verden. De kvindelige Læsere vil vel nok korse sig over en saadan Barselstue, men »Nød bryder jo alle Love«, som man siger. Baade Moderen og Barnet kom lykkelig og vel til Honolulu; og jeg husker, at jeg var med til at bære Moderen over Landgangen i en Kurvestol.

Det første Land, vi saa af Sandwichsøerne, var den sydøstligste og største Ø, Hawaij. Den er lige ved 14,000 Fod høj. Oppe i Nærheden af Toppen er der 2 Kratere, hvoraf det ene var i Virksomhed, og da det var ved Nattetid, vi fik Øen i Sigte, var det et smukt Syn at se Flammerne stige op af Krateret. Honolulu ligger paa Sydsiden af Øen Oahu, og for at undgaa Stille i Læ af de høje Øer sejlede vi Nord om dem og ned langs Vestsiden af Oahu, tæt under Land; men det var et trist Syn, der mødte Øjet her, idet hele Kystlinien bestod af flere Rækker nøgne udbrændte Vulkaner, saa det var jo ikke saa underligt, at flere af Emigranterne græd, idet de mente at være ført paa en Vildmand. Heldigvis blev Sceneriet jo et helt andet, da vi kom til Honolulu. Havnen er et stort naturligt Bassin med en smal Indsejling mellem Koralrevene. Ved Nordsiden var der allerede den Gang Trækaj, med Plads til en 7—8 større Skibe. Sandwichøerne regeredes den Gang af en indfødt Konge, *Kalakua*, der forresten var den sidste mandlige Regent, idet Amerikanerne annekterede Øerne i Aaret 1900. En Søndag, jeg var i Land, mødte jeg baade Kongen og Dronningen; de var begge europæisk klædt og var paa Vej ned mod en lille Hjuldamper, som de gik om Bord i, saa jeg antager, at Damperen tilhørte Regeringen.

I første Halvdel af forrige Aarhundrede var Honolulus Havn besøgt af en Mængde Hvalfangerskibe, til Tider op til en 4 à 5 Hundreder Stykker aarligt. Det var jo nærmest for at faa Tranen indsmeltet og saa faa Skib og Rigning i Orden, inden man atter drog Nord eller Sydover, alt efter Aarstiden. Dengang bestod Hvalfangerskibene af større eller mindre Træskibe, og selve Harponeringen af Storhval foregik fra smaa aabne Baade, de saakaldte Hvalbaade, saa det har jo nok været et haardt Arbejde. Siden Nordmanden Svend Foyen opfandt sin berømte Harpunkanon, og Dampen blev taget i Tjeneste, er Hvalfangsten kommet ind i en anden Gænge. Vor 2den Styrmand, der havde forlovet sig med en ung Pige blandt Emigranterne, blev afmønstret, og i Stedet fik vi 2 hollandske Matroser om Bord, som havde været paa Hvalfangst. Saa snart Kullene var udlosset og Ballasten indtaget, forlod vi Honolulu, til San Blas for Ordre. Ved Ankomsten dertil blev vi atter beordret til at gaa til Santa Rosalie, der ligger et godt Stykke oppe i den kaliforniske Bugt, for at indtage 100 Tons Kobberærts, og saa tilbage til San Blas for at indtage en Ladning Cedertræ. Inden vi forlod San Blas, blev der antaget en Stevedore, som fulgte med os paa Turen.

Nytaarsaften 1878 lige ved Midnat ankrede vi under Nedre Californiens høje Kyst, udfor en By, som hed Muligee, hvor vi skulde hente Lods. Om Morgenen blev der sat en Baad i Vandet og Lodsen hentet om Bord, hvorefter vi fortsatte videre. Santa Rosalie var ikke nogen stor By den Gang; der var højst en halv Snes Huse samt en stor Træbarak til Mulæslerne og Driverne. Kobberertsen, der forresten lignede en tung, brun Jord, blev hentet ned oppe fra Minerne paa Muldyrryg i smaa Sække, saa det tog Tid, inden vi fik de 100 Tons om Bord. Og efter en Maaneds Forløb laa vi atter tilankers ved San Blas.

Saasnart Ballasten var udlosset, begyndte Indladningen af Cedertræet, men det tog jo lang Tid, inden vi blev færdig dermed. Cederblokkene blev lavet i Flaader inde ved Land; og hver Morgen maatte vi saa med en af vore Baade bugsere Flaaden ud til Skibet. Undertiden, naar der var megen Sø paa Barren, var det nødvendigt at have 2 Baade til at bugsere; vi laa jo nemlig paa aaben Kyst, ca. en halv Mil fra Land. Sidst i Marts var vi endelig klar til Afgang. Hjemrejsen forløb heldigt, idet vi hverken havde Skørbug eller nogen anden Sygdom om Bord, tiltrods for at vi havde 150 Dages Hjemrejse.

Jeg skal lige bemærke, at den Dag, vi passerede Kap Horn med fint Vejr tæt under Land, havde vi 3 store Isbjerge lidt sønden for os; de 2 største var mindst 200 Fod høje, den 3die derimod lignede en flad, langstrakt Ø.

Det er jo nogle ubehagelige Kammerater at have i sin Nærhed en mørk, stormende Nat ved Kap Horn, naar Skibet løber en 10 à 11 Mils Fart; og der er i Aarenes Løb ikke saa faa Skibe sporløst forsvundet ved at løbe paa et Isbjerg. Heldigvis er det ret sjældent, man træffer dem saa tæt oppe under Landet.



I Midten af Halvfemserne laa jeg med mit Skib i Rio, da et stort engelsk Jernskib søgte Nødhavn dér. Skibet kom fra Australien med en Ladning frosne Faarekroppe og var et eller andet Sted nede i de sydlige Regioner løbet mod et Isbjerg. Klyverbom og Bougspryd var fuldstændig væk; desuden saa det ud til, at Stevn eller Boug var beskadiget, idet der var spændt et Sejl rundt om, vel nærmest for at stoppe lidt for Vandets Indtrængen.

En af de sidste Dage i August 1879 ankom vi til Bremerhavn med (som for sagt) 151 Dages Rejse, og saa blev hele Mandskabet afmønstret.

De tyske Søfolk paa den Tid benyttede næsten altid fjerde Klasse, naar de rejste; det er jo en Vognklasse, som aldrig har været kendt her i Danmark. Jeg vil dog ikke paastaa, at den er særlig behagelig, men derimod billig, særlig paa den Tid, da Hyrerne var smaa. For at følge de af vore tyske Kammerater, der skulde østpaa — over Hamborg—Berlin — længst mulig paa Vej, tog vi, der skulde nordpaa, fjerde Klasse til Hamborg. Vi blev vist ind i en tom Pakvogn; Bænke var der ikke, men det var jo heller ikke nødvendigt, da hver Mand jo havde sin Skibskiste og øvrige Bagage med. Fra Hamborg gik Turen til Fanø.

*M. P. Mathiasen.*

## *Dansk Nautisk Almanak.*

Vi omtalte i vort sidste Nr. Dansk Nautisk Almanak tilsendt fra *Iwar C. Weilbach & Co.*, (Pralel & Sølver) og bringer hosstaaende et kort Uddrag.

Blandt det nye tiltrækker særligt et Undervands-Signalapparat sig Opmærksomheden. Ved Hjælp af dette er det muligt at finde Fyrskibe i Taage og Tykning, idet der fra disse udsendes Undervands-Lydsignaler fra Klokker til Elektromenbransendere.

Til Optagelse af disse Undervans-Lydsignaler om Bord i Handelsskibe anvendes et Modtagerapparat, der bestaar af to under Forskibet anbragte Membraner, een om Styrbord og een om Bagbord, som ved Ledninger er sat i Forbindelse med en Telefon paa Kommandobroen.

Naar Skibet nærmer sig et Fyrskib, sætter man skiftevis Telefonen i Forbindelse med Styrbords og Bagbords Membran, og paa Styrken af Lyden af det fra Fyrskibet afgivne Undervanssignal afgøres øjeblikkelig, paa hvilken Side af Kursen Fyrskibet ligger, idet Lyden høres betydelig stærkere fra Mikrofonen paa den Side, der vender mod Fyrskibet. Skibet drejes da saaledes, at Lyden fra begge Mikrofoner høres ens, og man har da Fyrskibet ret forude.

Dersom Skibet endvidere er forsynet med Radiostation, kan Afstanden fra Fyrskibet med allerstørste Lethed bedømmes, saaledes at man derved opnaar en sikker og paalidelig Pladsbestemmelse.

En saadan Afstandsbestemmelse kan foretages ved, at Fyrskibet samtidig med Undervans-Lydsignaler udsender Radio-Taagesignaler. Radio-Signalet opfanges paa Skibet i samme Øjeblik, som det afsendes fra Fyrskibet, hvorimod det tager Lydsignalet nogen Tid for at naa fra Fyrskibet gennem Vandet til Skibet; Forskellen i Tid mellem Modtagelsen om Bord af de to samtidig fra Fyrskibet afgivne Signaler er altsaa et Maal for Skibets Afstand fra Fyrskibet. Det tager Lydsignalet ca. 1⅓ Sekund at gennemløbe hver mile; hvis man f. Eks. hører Undervands-Lydsignalet 8 Sekunder efter det samtidig afgivne Radiosignal, vil Skibet befinde sig i en Afstand af ca. 6 miles fra Fyrskibet. Radiosignalerne afgives paa en saadan Maade, at der efter det Signal (——), der afgives

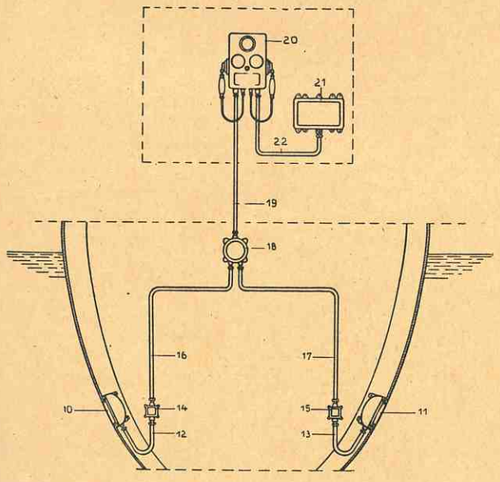



*Fig. 1.* Undervands-Signal Modtageranlæg. 10 og 11 er Mikrofonerne paa Skibssiderne. 12 og 13 er Kabler, der gennem Samlingsdaaserne 14 og 15 fører til Daasen 18, hvorfra Ledningerne gaar direkte til Telefonen 20, der er anbragt i Bestiklukafet, 21 er Batterikassen, der leverer den nødvendige Strøm til Anlæget.

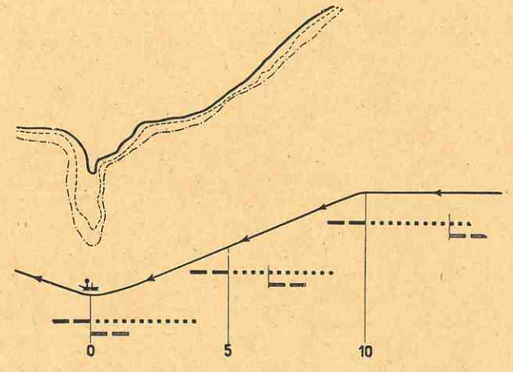



*Fig. 2.* Skematisk Fremstilling af Navigering forbi et Fyrskib ved Hjælp af Undervands-Signalapparatet. Tallene 10, 5 og 0 betyder henholdsvis Skibets Sted 10 miles fra Fyrskibet, 5 miles nærmere og klos om Fyrskibet.

samtidig med Undervands-Lydsignalet, anvendes en Række Punkter (....) med en Tidsafstand paa 1½ Sekund, saaledes at man ved at tælle det Antal Radio-Punkter, der forløber fra Radiosignalet (——) høres og til Undervands-Lydsignalet høres, faar Afstanden i miles fra Fyrskibet.

Et Skib med vestlig Kurs er bleven forsat nordover. Ved Hjælp af Undervands-Signalet fra Fyrskibet findes dette paa Bagbords Bov. Afstanden 10 miles. Skibets Kurs kan da rettes op, saaledes at Fyrskibet kommer lidt paa Styrbords Bov. Ved Sammenligning mellem Radio-Taagesignalet og Undervanssignalet tælles 10 Radiopunkter, og Afstanden bestemmes til 10 miles.

Efter at 5 miles er udløbne, bestemmes Afstanden igen, og den findes da at være 5 miles. Man kan da kontrollere Afstanden jævnlig, til Radio- og Undervandssignaler omtrent høres samtidig, eller til Fyrskibet kommer i Sigte.

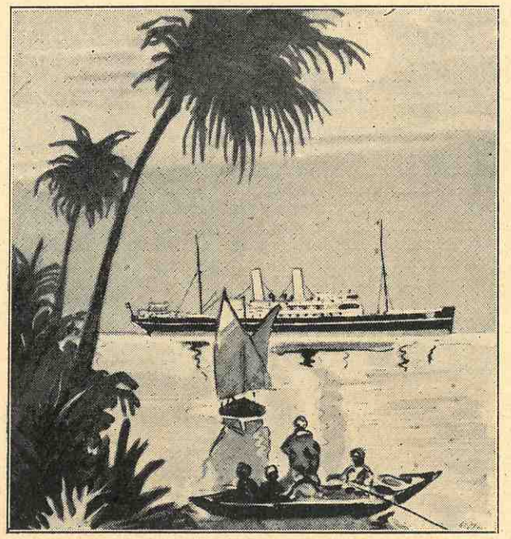
En anden Artikel vedrørende Radio-telefoniske Udsendelser af Vejrberetninger, Stormvarsler, Ismeldinger, Tidssignaler o. s. v. har afhjulpet et Savn blandt Førere af mindre Skibe med Radiomodtagere men uden Radiotelegrafist. Tidligere var det ikke mulig at finde, hvilke Stationer, der sendte o. s. v., men ved Hjælp af en Tabel, som vi med Udgivernes Tilladelse gengiver nedenfor til Afbenyttelse for vore Læsere, er man paa et Øjeblik orienteret.

| Landets Navn | Stationens Navn | Bølgelængde m | Tidssignal G. M. T. | Vejrmelding G. M. T. | Efterretn. for Søf., Is- og Stormsign. G. M. T. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Danmark** | Meteorologisk Institut | 2400 | | 740, 945, 1045<br>1340, 1840, 2045 | 930, 1530, 2020 |
| | Lyngby | 2170 | | 920, 1520<br>2020, 2045 | 2045 |
| | Københavns Radiofonist | 337 | 1815 | | |
| | Kallundborg | 1153 | 1815 | | |
| **Tyskland** | Nauen | 3100 | **1200, 2400** | | |
| | Berlin | 483,9<br>304,7 | **1200** (Nauen)<br>**1200** (Nauen) | 2100<br>545, 1855, 2100 | 1210 |
| | Hamburg | 1300 | 2100 | 2100 | |
| | Königswusterhausen | 1800 | | | Efter Vejrberetn.: 1030, 2145 |
| | Swinemünde | 1800 | | | 1015, 2130 |
| | Norddeich | | | 1030, 1900, 2200 | 1300, 1600, 1900 |
| **England** | Daventry | 1600 | **1030, 1600, 2200** | Sønd. 1030, 2100 | Sønd. 1530 |
| | London 2 LO | 361 | **2200** | 1900, 2200 | |
| | Aberdeen | 500 | — | — — | |
| | Cardiff | 353 | — | — — | |
| | Edinburgh | 288 | — | — — | |
| | Glasgow | 405,4 | — | — — | |
| | Hull | 288,5 | — | — — | |
| | Leeds | 297,0 | — | — — | |
| | Liverpool | 288,5 | — | — — | |
| | Manchester | 384,6 | — | — — | |
| | Newcastle | 312,5 | — | — — | |
| | Plymouth | 288,5 | — | — — | |
| | Swansea | 288,5 | — | — — | |
| **Frankrig** | Eiffeltaarnet | 2650 | **930, 2230** | | |
| **Sverige** | Stockholm | 454 | **1200** (Nauen) | 1130, 2030 | |
| | Malmø | 260,7 | **1200** (Nauen) | 1130, 2030 | 800, 1045 |
| | Statsisbrytaren | 600 | | 1100 | 1100 |
| **Finland** | Sandhamns | 5300 | | | |
| **Norge** | Oslo | 370,4 | 2100 | 2100 | |
| | Bergen Radio | 800 | | 950, 2050 | |
| | Bergen Radiofonist | 461,5 | | 1130, 2030 | |
| | Aalesund | 512 | | 1300 | |
| | Tromsø | 1400 | | 1030, 1515, 2015 | 1030, 1515, 2015 |
| **Polen** | Warschaw | 400 | 2050 | 2050 | |
| **Letland** | Riga | 5263 | | 2000 | |
| **Holland** | Hilversum | 1050 | | 2040 | |

De fede Tal i Tidssignal-Rubrikken betyder, at Signalet transmitteres fra resp. Observatorierne i Berlin, Greenwich og Paris, og at Oplysning er givet om Usikkerheden; denne andrager henh. 0,ˢ05, 0,ˢ01 og 0,ˢ05.




# Ø. K.'s BALTIC-AMERIKA LINE'S
## BILLIGE MIDDELHAVSREJSER MED S/S „POLONIA"



Det Østasiatiske Kompagni's *Baltic America Line* har tilsendt os sit Program for Rejserne til Middelhavet i det kommende Foraar med Dobbeltskruedampskibet »Polonia«. Det omfattende Program, der indeholder Listen over fire forskellige Ture, er meget lovende og er baseret paa overkommelige Priser, idet disse ligger fra 255 Kr. pro persona og opefter.

Indtegning til Turen finder Sted hos de ledende Rejsebureauer. Om selve Turenes Program skriver Selskabet i sin Indbydelse:

I Fortsættelse af de i Sommeren 1927 foretagne Ferierejser til Middelhavslandene arrangeres i Foraaret 1928 yderligere 3 Rejser til og i Middelhavet foruden 1 Rejse derfra til New York med det 15.000 Tons store Passager- og Post-Dampskib »*Polonia*«. Rejserne, som hver varer mellem 14 og 25 Dage, omfatter Besøg i de allerfleste Havne i Middelhavet og den nære Orient, som har særlig Interesse for Turister, og Landture arrangeres for de Passagerer, som ønsker at besøge de interessanteste Seværdigheder under kyndig Ledelse.

»*Polonia*« er intet Luksusskib, men dets Indretning vil tilfredsstille et borgerligt Publikum, som ønsker at foretage en interessant og smuk Rejse under jævne Forhold, og Priserne er derfor holdt meget lavt, nemlig fra *Kr. 255,*— inklusive Kost og Bordvin (Landvin).

Kahytterne paa Bro- og Promenadedæk er komfortabelt udstyrede, udmærket beliggende, lyse og rummelige, medens Kamrene paa C & D Dækket (den tidligere II og III Klasse) er enklere udstyret. De fleste Kahytter er indrettet til 2 Personer, men der findes ogsaa Enkeltkahytter, og en Del til 3 samt nogle til 4 Personer.

Det er kun Kahyttens Beliggenhed og Udstyr, der betinger en Forskel i Billetprisen. Kosten — som bliver god borgerlig og rigelig — samt Adgang til Skibets Saloner og Promenadedæk er ens for alle, ligesom der vil blive serveret for alle Passagererne samtidigt.

For at give Passagererne større Bekvemmelighed medtages kun højst ca. 550 eller ca. Halvdelen af det Antal, Skibet kan tage.

Den 1ste Rejse giver Passagererne Lejlighed til efter Besøg i Hamborg, London og Lissabon at overvære de enestaaende Paaskefestligheder i Sevilla med Skibet som Hotel, samt til at besøge de øvrige interessante Steder i Spanien, Cordoba, Granada, Toledo, Madrid, Aranjuez, Alicante og Barcelona. Et kort Besøg aflægges i Nordafrika, og Rejsen slutter i Monte Carlo, medens Sæsonen endnu er paa sin Højde.

Den 2den Rejse byder paa Besøg i ikke mindre end 3 Verdensdele. Opholdet i Tunis, Sfax og Tripolis vil give Passagererne et interessant Indblik i Nordafrikas brogede Folkeliv. Maltas imponerende Flaadestation og Hovedstaden La Valetta's smukke Beliggenhed er berømt. Efter Opholdet i Athen med Besøg paa Akropolis fortsættes Rejsen i Smyrna, Lilleasiens vigtigste By, hvor særligt det brogede Folkeliv og de ejendommelige Basarer vækker Interesse. Efter den smukke Sejlads gennem Bosporusstrædet naas *Konstantiopel,* der med sine berømte Moskeer og det interessante Gadeliv virker uforglemmelig. Paa Tilbagerejsen gøres Ophold i Valona og Sebenico med den berømte gamle Domkirke, før Rejsen slutter i Venedig.

Paa 3die Rejse, den store Orientrejse, anløbes ligeledes 3 Verdensdele. Rejsen gaar fra Venedig gennem den smukke Cattaro Bugt, forbi de joniske Øer rundt om Halvøen Morea til Athen og herfra videre til Konstantinopel. Dernæst besøges Smyrna, og der gøres et kort Ophold i Larnaca paa Cypern. Næste Anløbsplads er Beyrut, hvorfra der foretages Udflugter til Ruinerne ved Baalbek og til Damaskus, som med sine ejendommelige Basarer og det brogede Gadeliv er et typisk Eksempel paa den virkelige Orient. Herfra og fra næste Havn, Jaffa (eller Haifa), besøges det hellige Land. Over Nazareth og Genezareth Sø eller fra Jaffa naas der frem til Rejsens egentlige Maal, Jerusalem, hvor der er Lejlighed til at besøge Gravkirken, Frelserkirken, Via Dolorosa, Omar Moskeen og til at foretage Udflugt til Bethlehem med Kryptkirken, Oliebjerget med Himmelfartskirken samt til Gethsemane Have. Rejsen fortsættes til Port Said med Besøg i Kairo, Afrikas største By, med Pyramiderne,

Sphinxen, de bekendte Moskeer, Basarerne, Citadellet, samt Apis og Ti Gravene, det ægyptiske Musæum med Udgravningerne fra Tut-ank-Ahmons Grav, og Gammel Kairo med Niløen og Moses Kilden. Efter Besøg i Bengasi med det interessante Markedskvarter, Citadellet Gasar og Palmeskoven, samt paa Malta og i Tunis slutter Rejsen i Marseille.

Den 4de Rejse giver Lejlighed til ad en anden og interessantere Rute end sædvanligt at besøge Amerika. Rejsen gaar over Barcelona og Palma paa Mallorca til Algier. I Casablanca aflægges endnu et Besøg, hvorefter Rejsen fortsættes over Atlanterhavet til Funchal paa Øen Madeira, Ponte Delgada paa Azorerne og senere til Bermuda Øerne og New York. Før Tilbagerejsen vil der være Anledning til at besøge Chicago, Philadelphia, Washington samt Montreal i Kanada og det storslaaede Niagara Vandfald.

SEJLODSLISTE FOR 1. MIDDELHAVSREJSE - PAASKE-REJSE TIL SPANIEN - PAASKEUGE I SEVILLA

| *Havne:* | *Ankomst:* | *Afgang:* | *Sømil:* |
|---|---|---|---|
| København | — | Søndag Form. 25. Marts | 245 |
| Hamborg | Mandag Morgen 26. Marts | Tirsdag Aften 27. Marts | 427 |
| London | Torsdag Morgen 29. Marts | Fredag Aften 30. Marts | 1035 |
| Lissabon | Tirsdag Morgen 3. April | Tirsdag Efterm. 3. April | 288 |
| Sevilla | Onsdag Aften 4. April | Søndag Middag 8. April | 140 |
| Ceuta | Mandag Morgen 9. April | Mandag Efterm. 9. April | 68 |
| Malaga | Mandag Aften 9. April | Tirsdag Middag 10. April | 100 |
| Almeria | Tirsdag Aften 10. April | Tirsdag Midnat 10. April | 161 |
| Alicante | Onsdag Middag 11. April | Onsdag Aften 11. April | 166 |
| Palma paa Mallorca | Torsdag Form. 12. April | Torsdag Aften 12. April | 133 |
| Barcelona | Fredag Form. 13. April | Fredag Aften 13. April | 280 |
| Monte Carlo | Lørdag Efterm. 14. April | — | — |
| | | | 3043 |

SEJLADSLISTE FOR 2. MIDDELHAVSREJSE - STORE RUNDREJSE GENNEM MIDDELHAVET

| *Havne:* | *Ankomst:* | *Afgang:* | *Sømil:* |
|---|---|---|---|
| Monte Carlo | — | Mandag Aften 16. April | 466 |
| Tunis | Onsdag Morgen 18. April | Onsdag Aften 18. April | 248 |
| Sfax | Torsdag Efterm. 19. April | Torsdag Aften 19. April | 160 |
| Tripolis, Lybien | Fredag Morgen 20. April | Fredag Efterm. 20. April | 200 |
| Malta | Lørdag Morgen 21. April | Lørdag Efterm. 21. April | 516 |
| Phaleron (Athen) | Mandag Morgen 23. April | Mandag Efterm. 23. April | 205 |
| Smyrna | Tirsdag Efterm. 24. April | Tirsdag Aften 24. April | 280 |
| Konstantinopel (Sejl. g. Bosporus) | Onsdag Efterm. 25. April | Torsdag Midnat 26. April | 753 |
| Valona | Søndag Middag 29. April | Søndag Eftm. 29. April | 270 |
| Sebenico | Mandag Efterm. 30. April | Mandag Aften 30. April | 189 |
| Venedig | Tirsdag Form. 1. Maj | — | — |
| | | | 3287 |

*Forandringer forbeholdes.*

*THORNYCROFT.*

Tilstandene i Sydhavnen har gjort det umuligt for A/S. Thornycroft Scandinavia at fortsætte deres Baadbyggeri og Motor-Reparationsværksted.

Generalagenturet for Sydskandinavien for THORNYCROFT: Motorbaade, Baadmotorer, Stationære Motorer og Lastautomobiler, er overtaget af Firmaet *Rodkjær & Tvede,* Toldbodvej 5, København, der opretholder Lager og Reservedele.

Under Ledelse af Thornycroft Scandinavia's mangeaarige Værkfører, *C. Johansen,* er der oprettet et Værksted for Installation og Reparation af Thornycroft Motorer, Adresse: Kalkbrænderihavnsgade.

*Aktivitet i Skibsbygning.*

Harland and Wolff er ret aktiv i denne Tid, og paa een Dag søsattes 3 Skibe, 1 i Belfast, 1 i Govan og 1 i Greenock. Det første Skib var paa 5180 Tons, et af de 9 Motorskibe til Ling-Line. Greenock-Skibet var paa 4820 Tons og Govan-Skibet var paa 1345 Tons. Samme Dag blev Kølen lagt til den niende King-Liner, og i Løbet af Ugen afleveredes 3 andre Skibe, hvoraf et var til King-Line.

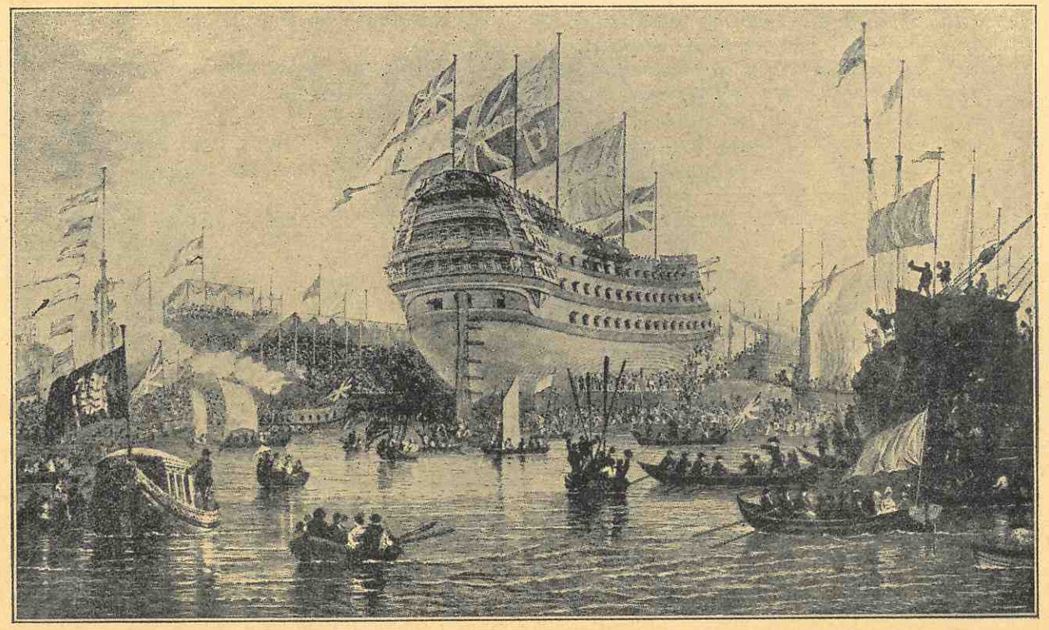
*Svensk Atlanterhavsflyvning.*

Gennem den svenske Legation i Washington har det svenske Udenrigsministerium modtaget en Skrivelse fra en Stipendiat ved Universitetet i Chicago, Dr. *H. Wadell* angaaende en af ham planlagt Flyvning Sverige—Amerika. Udenrigsministeriet har oversendt Skrivelsen til Trafikministeriet.

Dr. Wadell har tænkt sig et kraftigt Hydroplan med 3 Motorer og med ialt 4 Mands Besætning. Paa Færden skal medføres et Filmskamera til Filmsoptagelser. Flyvningen skulde gaa over Norge—Island—Grønland—Labrador—Canada til de Forenede Stater, med eventuelt Ophold i Island eller Grønland og i Canada for Paafyldning af Benzin. Paa denne Rute skulde man regne med det for Flyvningen gunstigste Vejr og det for Navigering saa vigtige Sollys. De korte Afstande mellem de forskellige Steder skulde medføre mindre Risiko og færre Vanskeligheder.

Dr. Wadell har tænkt sig, at en Del af den nødvendige Kapital skulde kunne tilvejebringes af interesserede Svensk-Amerikanere og under Medvirkning af det svenske Flyvevæsen og det svenske aëronautiske Selskab.





Linjeskibet »NELSON«, opkaldt efter den berømte engelske Søhelt, løber af Stabelen i Woolwich den 4. Juli 1814.

# EN SØSÆTNING 1814

EFTER SMITH's DOCK

Vi bragte i vort Januar Nr. en Skildring af det gamle, berømte Linjeskib »Victory«s Levnedsløb, og som bekendt fandt Nelson sin Død paa Skibets Dæk i Søslaget ved Trafalgar.

Til Ære for hans Minde gik Englænderne straks i Gang med at bygge et mægtigt Linjeskib, som skulde bære hans Navn, og den 4. Juli 1814, kun 9 Aar efter hans Død fandt Stabelafløbningen Sted som vist paa vort Billede.

Det var intet lidet Ceremoniel, som udfoldedes i hine Dage ved en saadan Lejlighed. Vi bragte i et tidligere Nr. en Skildring af vort eget, berømmelige »Jylland«s Søsætning, og Begejstringen stod, efter Datidens Beskrivelse, ikke tilbage for den, som vises paa hosstaaende Billede.

Endnu hviler Kolossen paa Beddingen, flagsmykket fra For til Agter, og overalt smelder Flagene lystigt for Vinden. Hundreder af Baade med Tusinder af Tilskuere flokkes om Begivenhedens Sted. Mægtige Tribuner er bygget op paa begge Sider, hvorfra andre Tusinder kan tiljuble »Barnet«, naar det glider ud i sit Element — sin Verden.

Saa slaaes Støtterne fra, og majestætisk glider Linjeskibet »Nelson« ud i det blanke Vand skydende foran sig et Vandbjerg, der er dens første Hilsen og Antydning af dens senere Kraft og Vælde.

*D. F. D. S. Begravelseskasse. — Beretning og Regnskab for Aaret 1927.*

Følgende Medlemmer er i Aarets Løb afgaaet ved Døden: Pens. Inspektør A. J. Halse; Pens. Maskinmester P. Larsen; Kaptajn C. L. Pedersen; Styrmand P. B. Dons; Pens. Kaptajn C. Thaning; Maskinmester S. Hanghøj; Pens. Kaptajn P. P. Houman; Pens. Maskinmester F. C. Frederiksen; Forvalter J. R. Skabelund; Forvalter L. Holst; Pens. Kaptajn H. N. Borries; Kaptajn J. R. Wenk; Pens. Kaptajn P. S. L. Olsen; Pens. Maskinmester F. V. G. Friis; Pens. Kaptajn P. J. Andersen; Styrmand A. S. Christoffersen.

*Begravelseshjælpen* er paa et Bestyrelsemøde den 13. Januar 1928 i Henhold til Lovenes § 6 fastsat til Kr. 500 pr. Dødsfald for Tidsrummet fra 1. April 1928 til 1. April 1929.

Medlemstal den 1. Januar 1927: 1105; Antal Medlemmer optagne i 1927: 66, ialt 1171; Antal Medlemmer udtraadte i 1927: 28; døde i 1927: 16, ialt 44. — Medlemsantal den 31. December 1927: 1127.

Begravelseskassen raader over en Formue paa ca. 100,000 Kr., hvilket Tal naaedes i Aar ved en Formuefremgang paa ca. 6000 Kr.

I Bestyrelsen for D. F. D. S.s Begravelseskasse sidder følgende Herrer: G. Dohm; N. Eriksen; P. Grubbe Hansen; O. Chr. Hansen; V. Honoré; A. S. Pedersen; A. H. Posselt; S. L. J. Rasmussen og C. F. Busch og C. F. Christensen (Kassens Revisorer) samt O. Jernaa (Forretningsfører og Kasserer).

*300,000 Hajer paa daglig Vandring ved Grønlands Kyst! —Danskerne bør fange og industrialisere dem. — Opgaven er et Led i Generalkonsul Ydes Planer om det store danske Havfiskeri.*

Vi skal i et følgende Nr. bringe Generolkonsul *Yde*'s Opraab om et større, dansk Havfiskeri, tilsendt os fornylig, og bringer hosstaaende et Interview, som »Politiken« har haft med Generalkonsulen:

Paa Gennemrejse fra London har Deres Korrespondent haft et lille Ophold i Hamborg for at tale med Generalkonsul Yde om Mulighederne for en rationel dansk Hajfangst i Forbindelse med Industrialisering. Ovre i London hørte jeg, at man paa sagkyndigt Sted anslaar Kystvandringen langs den grønlandske Kyst til 300,000 Hajer pr. Dag. Hvorfor fanger og industrialiserer vi ikke dem?

— Det kommer vel af, at man hidtil har ment, at de grønlandske Hajer ikke rigtig var egnet, svarer Generalkonsul Yde. Men det er en Misforstaaelse! De egner sig lige saa godt som Forretningsbasis som de Hajer, der fanges ved Avstralien. Man har længe vidst, at de avstralske Hajer kan industrialiseres, og at Skindet egner sig udmærket til Læder. Disse Hajer har Takker i Huden, medens de grønlandske Hajer har lange Pigge. Hidtidige Forsøg med at fjerne disse Pigge har givet et kummerligt Resultat. Imidlertid var en af mine engelske Venner fornylig i København og købte dér 27,000 Hajskind, der ikke var særlig godt præpareret, og med dem har han nu bakset i London, og her ser De, hvad Resultatet er blevet.

### Blødt og lækkert Hajlæder.

Og Generalkonsul Yde rækker mig nogle Læderprøver, som er bløde og lækre, smukke i Farverne og ikke til at skelne fra det lækreste Læder fra et Kalve- eller Dyreskind. Ovre i London saa jeg andre Prøver af den Slags Læder, og nogle var fantastisk skønne og egnet til Luksusfabrikation af de smukkeste Ting, en forvænt Kvinde kan ønske sig i Form af Kuffert eller Taske.

— Ja, fortsætter Hr. Yde, det er nu egentlig ikke saadan set nogen Nyhed, jeg her fortæller Dem, thi Planerne om en moderne dansk Hajindustri har jeg og mine Venner syslet med længe, og jeg har altid tænkt mig, at dei skulde indgaa i det store danske Havfiskeri-Selskab, hvis det bliver dannet. Men forstaa mig nu vel: Man diskuterer for Tiden, om Staten bør participere i et saadant dansk Selskab. Det synes mig af mange Grunde rimeligt, og det er jo gjort saa mange Steder, og hvad der er gjort med Held f. Eks. i Tyskland, kan dog ikke være helt forrykt i et saa moderne Land som Danmark. Men Statstilskud er naturligvis ingenlunde det eneste fornødne. Derimod er man jo nødt til at have Staten med, hvis der skulde være Tale om at drive Hajfangst ved Grønland ,thi i saa Fald maatte man dog have Samvirken med den grønlandske Handelsadministration.

### 21 forskellige Hajprodukter.

Vi nævner for Generalkonsul Yde, at vi i London har erfaret, at der kan laves 21 forskellige Produkter af de Hajer, der fanges andetsteds, og spørger, om noget lignende er Tilfældet her.

— Ja, svarer Generalkonsulen, der er ingen Forskel paa, hvad man kan faa ud af den ene eller den anden Slags Haj, forudsat at man bærer sig rigtigt ad. Det behøver ingen nærmere Forklaring, at der maa stor Erfaring og særlige, gennem lange Tider prøvede Metoder til, for at det bedste Resultat kan naas.

Jeg indskyder et Spørgsmaal om, hvorvidt en Station paa Grønland er en nødvendig Forudsætning for moderne Hajfangst.

— Nej, svarer Hr. Yde, det kan man egentlig ikke sige. Efter de Beretninger, jeg har, vrimler det med Hajer baade ved Færøerne og Island, og selv om der vel ikke er saa mange Hajer dér som længere nordpaa, skal der være nok til, at en Hajindustri vilde kunne blive en rentabel Forretning. Saaledes beretter man i hvert Fald, og jeg synes, hele dette Spørgsmaal er saa interessant, at det er en dybtgaaende Undersøgelse værd.

### Et fuldt færdigt Forslag.

Vi spørger til Slutning, hvad Hr. Yde agter at foretage sig i Anledning af det store Havfiskeri-Selskab.

— Ingen Verdens Ting! slutter Hr. Yde. I første Omgang har jeg handlet som Embedsmand. Vi var en Hærskare, som i 1921 blev sendt ud for at spejde efter nye Næringsveje. Jeg slog ned paa Havfiskeriet og har skrevet hjem derom, og dermed var i og for sig min Mission til Ende. Ingen kan dog forlange, at jeg skal sidde i Hamborg og stifte Selskaber, rent bortset fra, at jeg slet ikke vilde kunne faa Tid til det, naar mit omfattende Embede skal passes, *og det skal det!* Imidlertid er jeg efterhaanden blevet en Troende paa dette Omraade, og derfor bliver jeg sikkert ved at blande mig i Diskussionen, indtil vi naar et Resultat. For Resten ligger vi med et fuldt færdigt Forslag til Dannelsen af et Selskab, og naar Landmandsbanksagen engang er ordnet, kommer vel ogsaa vor Tid. Da forskellige Fabler er opstaaet vedrørende Havfiskeriforslaget, vilde jeg gerne oplyse, at uden Hensyn til Partifarve har dette kunnet samle alle, der har beskæftiget sig med det. De mest yderliggaaende Konservative mødes med de mest yderliggaaende Socialdemokrater.

For øvrigt ønsker Hr. Yde ikke at komme ind paa Forslagets Enkeltheder.

*U-Baadenes Afskaffelse. — Hidtil det betydningsfuldeste Forslag til Støtte for Afrustningstanken.*

Mange amerikanske Blade omtaler *Kelloggs* Udtalelser om den amerikanske Regerings Beredvillighed til samtidig med de andre Magter at afskaffe Brugen af Undervandsbaade som det vigtigste Forslag, der er fremsat til Støtte for Afrustningstanken, siden den uheldige Afslutning af Genève-Konferencen.

Ogsaa i England har Udenrigsminister Kelloggs Udtalelse vakt den største Interesse, ikke mindst fordi den staar i Samklang med det britiske Forslag, der i 1921 fremsattes paa Washington-Konferencen. — »Weckly Dispatch« skriver, at Undervandsbaadenes Afskaffelse ikke behøver at være nogen fjern Mulighed, hvis de to største Sømagter er enige om at bekæmpe deres Anvendelse.

Antallet af U-Baade er i Øjeblikket i U. S. A.: 127, i Japan: 84, i Frankrig: 83, i Storbritannien: 60, i Italien: 7.

# Jon Olufsens Togt til Ostindien 1622-25

Efter Kommandør Bastrup i Danmarks Søfart og Søhandel.

I Aaret 1622 gik Islænderen Jon Olafsson til Indien som Bøsseskytte i Kompagniskibet »Christianshavn«. Efter at have gjort Tjeneste i nogen Tid paa Dansborg i Tranquebar, vendte han i 1624 tilbage med »Perlen«, og har fra denne Færd efterladt en meget livlig Beskrivelse af sine Oplevelser.

Han fortæller, at tre Dage før Rejsen, blev Besætningen ved Trompeter og Trommehvirvler kaldt op paa Kompagniets Gaard, hvor Kongen og mange fornemme Folk var forsamlede. Her blev de mønstrede og tagne i Ed, hvorefter »Kongen takkede os paa sine og Kompagniets Vegne, formanede os alle til et gudfrygtigt Levned, til ærlig Troskab og sædelig Færd og mandig Daad, Danmarks Rige og dets berømmelige Regering og Indbyggere til Ære o varigt Ry, samt enhver af os selv til Hæder og Berømmelse, til godt og ærligt Navn, saa at vi hverken gav Kristne eller Hedninger Anledning til Forargelse og Bespottelse af Herrens Navn, eller Lejlighed til at omtale os ilde.

Da Kongen havde endt denne Sermon og faderlige Paamnidelse, nedbad han med blottet Hoved Himlens Velsignelse over os til Søs og til Lands, hjemme og ude, og til hans elskelige Ord og Ønsker svarede alle Amen.«

Den første Dag om Bord begyndte med Morgensang og Bøn; en af Kompagniets Direktører sejlede med til Helsingør og holdt ved Afskeden en opmuntrende Tale til Besætningen.

Paa Rejsen til Indien hændte der egentlig ikke noget videre, men det fremgaar af Beretningen, at en Sømand allerede den Gang kunde befinde sig vel og føle sig tilfreds om Bord, naar han var en flink og kraftig Mand, der kunde sætte sig i Respekt hos Kammeraterne; naar der var en dygtig, human Kaptajn om Bord, og naar, vel at mærke, Vind og Vejr føjede sig saa gunstigt, at der kunde skaffes frisk Vand og fersk Kød, naar det var nødvendigt.

Mandskabet inddeltes i tre Kvarterer, der skiftevis forrettede alt forefaldende Arbejde om Bord og i Land. I Spidsen for hvert Kvarter stod en Kvartermester, der tillige var Baadsmand. Endvidere sattes Folkene i Bakker, syv i hver, der skulde indtage deres Maaltider sammen, og af de syv Mænd valgtes den ene, en retskaffen og gudfrygtig Mand, til Baksforstander til at holde Orden i Bakken under Maaltiderne. Hver Mand fik paa Køddagene, Søndag, Tirsdag og Torsdag to Skaalpund Kød til to Maaltider, og paa de fire andre Dage, Fiskedagene, to Pund tør Fisk til Middag og Aften; til hver Bakke blev der udvejet et Skaalpund Smør til Dybbelse og desuden til hver Mand en Pot Gryn paa Fiskedagene og en Pot Ærter eller Bønner paa Køddagene. Om Lørdagen fik hver Mand 3½ Pund Brød og 1 Pund Smør. Af Drikkelse fik hver Mand Middag og Aften en Pægl Vin og en Gang om Dagen 1½ Pot Øl, indtil det blev surt, derefter en Pot Vand i Stedet for.

Forplejningen, der vel har været den samme i andre Ostindiefarere, var altsaa meget rigelig, om end ikke saa afvekslende; det var først, naar Vandet blev fordærvet eller slap op, og naar man i lang Tid ikke kunde fa fersk Kød til Afløsning af det salte, at Trængslerne begyndte; men paa »Christianshavn«s Udrejse gik alting godt.

Mandskabet i Ostindiefarerne var ofte af temmelig blandet Beskaffenhed; Drukkenskab og Slagsmaal hørte til Dagens Orden, og Opsætsighed var ikke sjælden, saa der maatte strenge Midler til at haandhæve Disciplinen. Paa »Christianshavn« synes dog Tonen at have været meget god, selv om der af og til maatte tages haardt fat.

Paa Begyndelsen af Togtet var der saaledes en Mand, der trak Kniv mod en af Kammeraterne, og Straffen herfor var, at han skulde nagles til Stormasten ved at faa Kniven stukket gennem sin højre Haand. Han var ogsaa allerede ført hen til Stormasten, men da det var hans første Forseelse, og alle bad for ham, blev Straffen til 80 Slag Tamp.

Da de nærmede sig Berberiet, var de svært bange for Tyrkerne, men de mødte da heldigvis ingen; derimod havde de en Nat en slem Forskrækkelse. Der blev pludselig opdaget Land forude, og derover blev Rorgængeren saa forskrækket, at han slag Roret og vilde løbe ned for at redde sine Penge, saa Skibet var nær løbet paa Land. I sidste Øjeblik blev det reddet ved, at et Par behjærtede Mand sprang til og greb Roret; det maa have været en stor Lettelse for Besætningen, thi »i denne Udkant af Berberiet lever der Menneskeædere, der lægger Mennesker paa Jærnrister og steger dem til Føde,« skriver Jon Olafsson.

Kaptajnen vilde have den forsømmelige Rorgænger hængt, men da han var Hollænder og Købmændenes Landsmænd, slap han med Tamp.

Ved »Caput de Bona Sperantia« opdagede de tre store Skibe og blev meget bange for, at det skulde være Franskmænd, »men mellem Franskmændene og os var der Fjendskab paa den Tid, jeg kan dog ikke huske, af hvilken Grund vor og deres Konge var uenige«. Det viste sig dog

heldigvis at være Englændere, og skønt deres Chef først var meget fornærmet paa Kaptajnen paa »Christianshavn«, fordi han ike vilde stryge Flaget, blev de dog snart gode Venner og drak med hinanden til langt ud paa Natten.

»Christianshavn« fyldte Vand ved Kap, men fik intet fersk Kød, da Kafferne var temmelig fjendtligsindede; derimod var de indfødte paa Madagaskar og de majottiske Øer meget venlige og skaffede Skibet en Overflod af Køer, Høns og de dejligste Frugter; Jon Olafsson fik 13 Kurve Frugt, men da de efter 3 Dages Forløb blev fordærvede, maatte han med Taarer i Øjnene kaste dem over Bord, idet han ønskede, at de alle i et Nu maatte forsvinde op til Island.

Han fortæller, at Indiefarerne ved Sokotra ofte møder smaa ægyptiske og arabiske Skibe, som de konfiskerer, og en Del af Mandskaberne, der er Sørøvere og Mordere, bliver aflivede; Indiefarerne gør ofte der stort Bytte, men »Christianshavn« var ikke saa heldig.

Da Skibet velbeholdent kom til Tranquebar, skulde Jon Olafsson sammen med flere andre af Mandskabet afløse nogle af Fortet Dansborgs Besætning, for at disse kunde komme hjem; de blev der et Par Dage forhindrede i at gaa i Land af en stor Søslange, der laa mellem Skibet og Kysten, og den ansloges til at være 900 Alen lang, saa det var ikke saa underligt, at der var stor Rædsel og Skræk om Bord.

I Efteraaret 1624 skulde Jon Olafsson sejle hjem med Kompagniskibet »Perlen«, men kort før Afrejsen hændte der ham en Ulykke. En Dag i September Maaned, medens »Perlen« endnu laa ved Tranquebar, blev der, som det saa ofte skete, saluteret fra Fæstningen, og da der var en almindelig Ordre til, at Skibene altid skulde svare med ligesaa mange Skud, gik Olafsson til Kanonerne og begyndte at skyde; men da han havde affyret 18 Skud og var ved at lade en af Kanonerne igen, gik Skuddet af, medens han med Sætteren førte Forladningen ind. Han blev frygtelig tilfredt slynget 60 Favne bort fra Skibet og sank efter sin egen Mening tilbunds paa 100 Favne, men kom dog op igen »ved Guds naadige Bistand og ved Hjælp af sine Ben« og blev bjærget af et forbiroende Fartøj. Trods sin elendige Tilstand ønskede han dog at sejle hjem med »Perlen«, da han længtes efter Island, og efter store Lidelser og et langt Sygeleje, hvor han blev omhyggelig plejet og venligt behandlet af alle om Bord, kom han paa Benene igen.

Hjemrejsen gik længe udmærket, men saa hændte det en Dag, da de godt og vel havde passeret Berberiet, at Folkene paa selve Palmesøndag begyndte at lege og danske paa indisk, hedensk Manér, som naar Tempelpigerne danser for Afguderne. Jon Olafsson blev meget vred derover, irettesatte Deltagerne og forbød dem denne »Djævelens Leg« og Natten efter havde han en rædsom Drøm, hvori en af Folkene kom til ham med en stor Kniv og fortalte, at han havde faaet Befaling af Gud til at dræbe alle om Bord undtagen ham selv. Dette tog han for et ondt Varsel og meddelte Kaptajnen sin Frygt, og allerede Dagen efter kom ogsaa Ulykkerne væltende ind.

Om Morgenen paa Ulykkesdagen, den 12. April, blæste det op til en forrygende Storm. Mærssejlene blev bjærgede, men Fok og Stagsejl blæste i Stumper og Stykker, og da de vilde stryge Stængerne, skørede Stormasten, gik over Bord og knuste i Faldet en af Tømmermændene. Noget efter blev Skibet ramt i Stævnen af en vældig Sø, der knækkede Bugsprydet; Fokkestangen sprang, og Fokkemasten gik over Bord; men det lykkedes heldigvis Folkene at faa baade For- og Storriggen appet og at klare Vraggodset fra sig.

Søerne brød i vældige Masser ind over Skibet, en af Baadene blev skyllet bort, og med alle 13 Pumper i Gang kunde de ikke holde Skibet læns, saa de troede, deres sidste Time var kommen. Der blev da blæst til Bøn og ringet med Klokken, Skibspræsten holdt en smuk Prædiken, og der blev sunget et Par Salmer, »Med Glæde og Tak fa'r jeg nu hen« og »Naar i største Nød vi staa«, og derefter gik de til Pumperne igen. Om Eftermiddagen rev en svær Ankerkæde sig løs forude paa underste Dæk, den var 300 Favne lang og vejede 80 Pr. pr. Favn, og under Skibets voldsomme Bevægelser blev den kastet længere og længere agterud og slog mod begge Skibets Sider, saa man troede, de skulde knuses. De holdt dog, men al Provianten var stuvet paa dette Dæk og blev sammen med meget andet fuldstændig ødelagt af Kæden; Vin, Smør, Kød, Ærter, Gryn, Tran og Tjære flød imellem hinanden, og kun Vandet og lidt Brød, der laa i Lasten tillige med den ostindiske Fragt, undgik Ødelæggelsen. Til sidst, men desværre for sent, lykkedes det at faa Kæden snurret.

Endelig om Aftenen blev Roret revet bort af Søerne, og de troede alle, at Skibet nu var redningsløst fortabt, men saa stilnede det af.

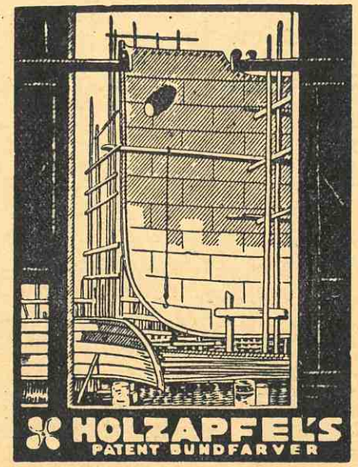
Næste Dag nærmede et lille Skib sig »Perlen« og sejlede rundt om den, men skønt de raabte det om Hjælp, turde det ikke komme helt hen til dem, og det sejlede bort igen. Besætningen var nu fortvivlet, de var 150 Mil fra nærmeste Land, uden Sejl og Roer og blottede for Proviant.

Ved en grundig Undersøgelse viste det sig, at foruden rigeligt Drikkevand havde de et Fad Fedt i Behold og lidt Brødsmuler, der dog var temmelig fordærvede af Kakerlakker, og desuden en levende Hjort og et indisk Svin, som skulde bringes hjem, saa en lille Tid kunde de holde Livet oppe. Og snart lykkedes det dem at rejse en Nødmast og hejse et Raasejl baade paa denne og paa Mesanmasten, samt at faa rigget et Nødror.

I otte Uger arbejdede de sig frem mod England, og i den Tid døde 15 af de bedste Folk af Vattersot; den 22. Maj fik de endelig Scilly Øerne i Sigte, men da Natten nærmede sig, turde de ikke blive ved med at holde mod Land. Næste Dag var Landet forsvundet, og de fik en haard Storm af NV., der varede i otte Dage og kostede dem deres Nødror. Da Stormen endelig lagde sig, vidste de ikke mere, hvor de var; de loddede saa og fik Bund paa 28 Favne, hvorefter de lod Ankeret falde og Sejlene fire ned; men de kunde ik-



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

VIKINGEN's
ANNONCØRER
ER
FØRENDE FIRMAER
I SØHANDELEN

OMTAL
VIKINGEN
VED DERES
INDKØB

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL. KONGEVEJ 3 · TELEF · 12,017

*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*

*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*
*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

ke beslaa Sejlene, da der kun var tre Mand paa Benene, Resten var for udmattede til at forlade Køjerne.

Næste Morgen var Vejret sigtbart, og da de nu til deres store Glæde opdagede, at der var Land i Sigte ikke langt borte, affyrede Jon Olafsson 15 Kanonskud, hvorved der blev hidkaldt en Lods fra Land. Det var et sørgeligt Syn, der mødte ham om Bord; næsten alle Mand var dødsyge af Sult, saa de end ikke kunde hente sig Vand, og af Føde havde Lodsen ikke andet med en uopskaaren Torsk, der straks blev kogt hel og uddelt til de 117 Mand, der endnu var i Live.

Det var ved Youghal paa Irlands Sydkyst, »Perlen« havde naaet Land. Beboerne bragte hurtigst mulig Hjælp, baade af Føde og Mandskab; de fik snart Skibet bragt i sikker Havn og Mandskabet i Land, hvor de nød den bedste Pleje. Men mange af dem døde af de udstaaede Lidelser.

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHAVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

*Gode Resultater af Lentz-Maskinen.*

For nogle Dage siden foretoges fra Göteborg Prøvetur med Grängenberg-Bolagets Damper »Torne«, som ved Lindholms-Værftet har faaet sin Tregangsmaskine ombygget efter Lentz' System. If. »Göteb. H. och S.« fungerede Maskineriet hele Tiden fuldkommen ulasteligt, og Prøven dokumenterede bl. a., at en meget betydelig Kulbesparelse vil kunne paaregnes — omend Prøven ikke i denne Henseende kunde føres til Ende paa Grund af Taage, der tvang til at afkorte Turen.

*Svenske Skibs-Dampkedler til Rusland.*

Værftet A.-B. Lindholmen-Motala har nu i Göteborg leveret 7 Skibs-Dampkedler, som var bestilt af den russiske Handelslegation i Stockholm. Da de skulde være færdige paa kort Tid, maatte Firmaet dele Arbejdet mellem Virksomhederne i Motala Verkstad og Göteborg. Her blev de taget ombord af den russiske Damper »Karl Marx« ved Hjælp af Havnens 80 Tons Pontonkran. Fartøjet er over Hamborg og Liverpool afgaaet til Baku, hvortil Kedlerne skulde fragtes. Værftet har yderligere otte Skibskedler i Arbejde for Sovjet.

*Kapsejladsen ved Genua.*

Ifølge Iltelegram til »Göteborg andels- og Sjöfartstidning« fra Genua har man godkendt de Protester, som de svenske Baade »Louise« og »Windy« har fremsat, og Sverige har hermed erobret »Coppa del Tirreno«.

# TIL VORE LÆSERE

VIKINGEN's Udsendelse har i den senere Tid grundet paa indre Omorganisation været noget uregelmæssig og stærkt forsinket. Dette vil for Fremtiden høre op, og regelmæssig Tilsendelse vil finde Sted. Saaledes vil Marts Nr. allerede udkomme den 10. Marts, April Nr. den 29. Marts, og derefter vil Numrene komme regelmæssigt og være i Handelen ved Maanedens Begyndelse.

I den kommende Tid vil vore Læsere se flere af vore Løfter indfriet. Magasinets Karakter vil, som omtalt i Januar Nr., mere skifte over mod det aktuelle Stof indenfor Søens Verden, dog vil Underholdningsstoffet bibeholde sin Plads, idet Bladet allerede nu begynder med en lille Udvidelse.

Ogsaa Udstyret vil blive bedre og bedre og være paa Højde med Rimelighedens Krav.

Tegn Abonnement nu, eller, hvis De er Abonnement eller Køber, da *vis* Bladet til Deres Nærmeste og hjælp os i at øge Bladets Udbredelse!

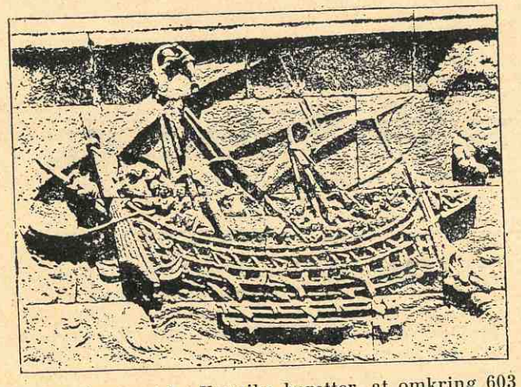
De har sikkert selv en Slægtning eller Ven, som sejler. Send ham Bladet! Eller køb det og agitér for Udbredelse! Derved støtter De Bladet i dets Arbejde for Søens Interesser — og glæder derved andre af Søens Folk!

Thi Deres Slægtning eller Ven paa Havet, han og VIKINGEN, de mødes derude — og gennem Bladet følger De ham.

*CHRISTIAN BOGØ.*

---

Vi omtalte i vort Jule-Nr., hvor langt tilbage man kunde føre Skibsfartens Alder. Et interessant Træk fra det yderste Østen maatte vi af Pladshensyn udelade; det følger hermed.



Den javanesiske Krønike beretter, at omkring 603 efter Kr. F. var der en Hersker over Gujarat, som forudsaa en sig nærmende Krig, der fuldstændig vilde lægge hans Land øde. Af denne Grund afsendte han sin Søn tilligemed 5000 Krigere og en hel Del Agerdyrkere, Læger, Kunstnere og Skribenter paa et Togt til Java. En Flaade bestaaende af seks store og hundrede smaa Skibe bragte Togtets Deltagere til Java, hvor de lagde Grunden til denne Ø's Civilisation. Et Udtryk for denne er de berømte Skulpturer fra Borobudur.

## *En interessant Søretssag.*

(Fortsat fra Side 14.)

Krydseksamineret udtalte Vidnet, at han havde udtalt det første efter at have genkaldt det i Erindringen for sig paa Bermudaøerne Dagen efter Forliset. Skibet havde forøvrigt gjort 10 Knob, 1 Knob mere end ellers. Men ved Middagstid paa Forlisdagen var Vinden saa haard, at endskønt Telegrafen stod paa Fuld Kraft Frem, havde »*Eastway*« kun gjort fire Knob. Fra om Formiddagen Kl. 10 tog den Vand over fra For til Agter og vedblev hermed, til den sank.

*Kaptajn som Expert og Vidne.*

Kaptajn *William Louis Rule* meddelte, at han havde ført »*Eastway*« paa dens Rejser i 1920—24. Han havde altid fundet det besværligt at faa Skibet til at bære fuld Last, og Skibet selv var meget rank i haardt Vejr.

Krysforhørt udtalte Vidnet, at Drægtighedsmærkerne var meget utydelige, da han fik »*Eastway*« at føre, og efterhaanden havde det været vanskeligt at skelne Drægtighedsmærker og Plimsolmærker fra hinanden.

I næste Nr. følger Forhørets 2, 3 og 4 Dag; derefter Forsvaret og Resume.

DE PRIVATE ASSURANDEURER
Stiftet 1786
Tlf. Central 6 og 4106
Tlgr.-Adr. „PRIVATE"
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
Slotsholmsgade 5.
København K.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Fabrik af
Tlf. Byen 3684 - Str. 133
Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · 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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407
NYHAVN 57 TELF. 5241
L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

H. HALMØE
CORT ADELERSGADE 8
H. HALMØE KJØBENHAVN.
Sejldugslager.
Sejl, Flag og Presenninger,
Telefon Byen 4326.

TOUGVÆRK
Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad
JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

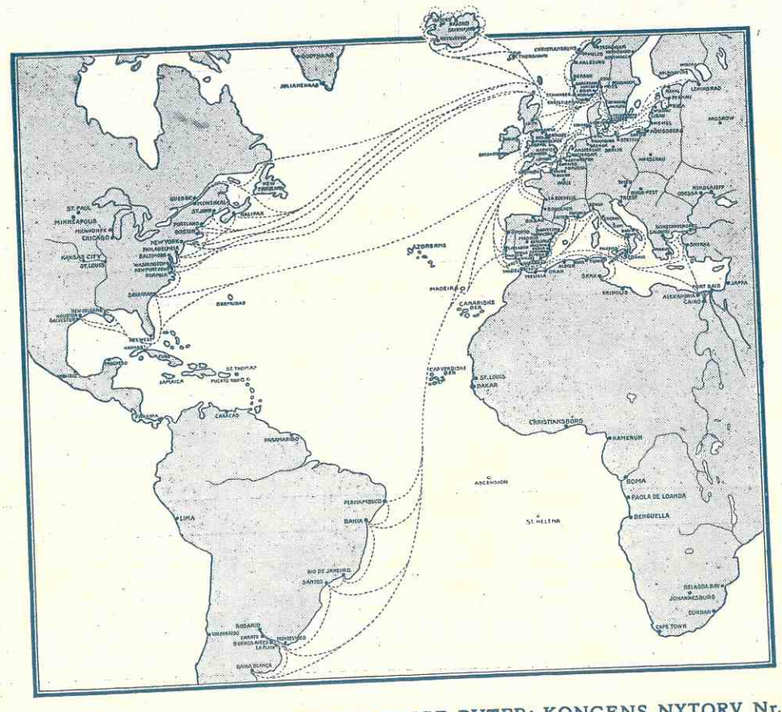
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN




BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen.*



# VIKINGEN

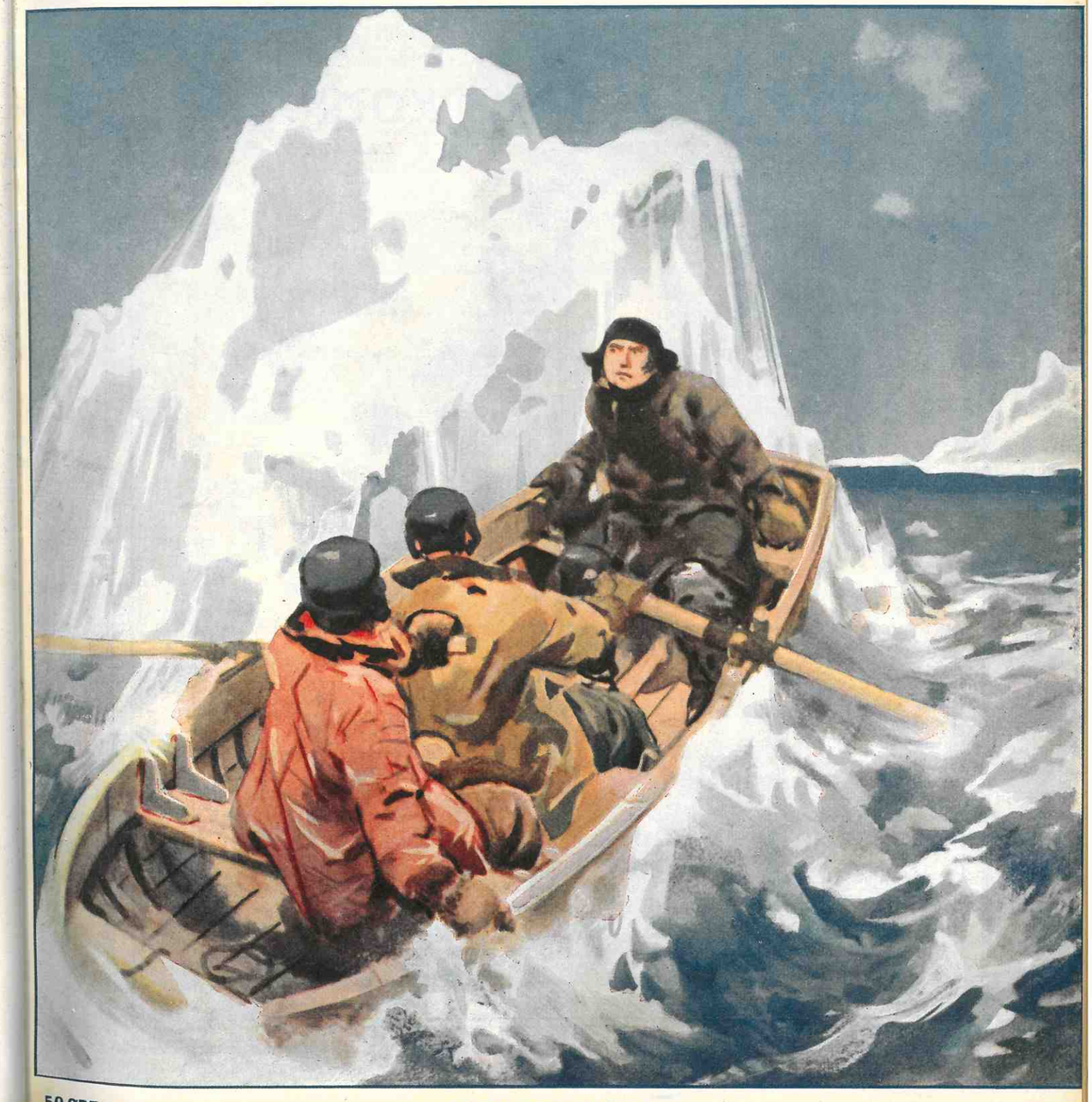
HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE

ET FARLIGT ØJEBLIK

50 ØRE

# VIKINGEN

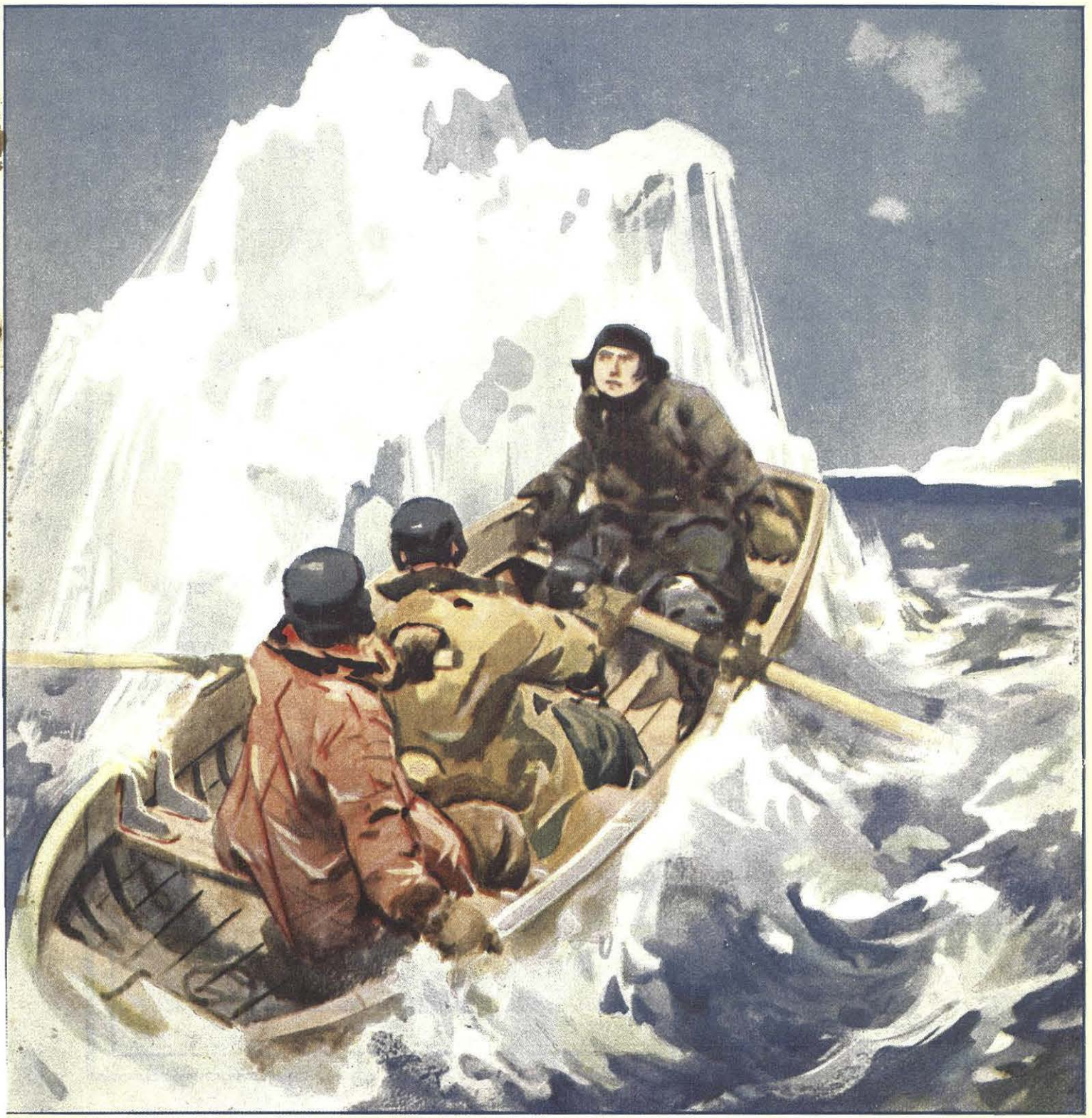
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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


50 ØRE
No. 3 1928


**ET FARLIGT ØJEBLIK**

(En Hændelse under Kaptajn Buchans Expedition 1818). — Se Teksten Side 30.


50 ØRE
MARTS 5. AARG.

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

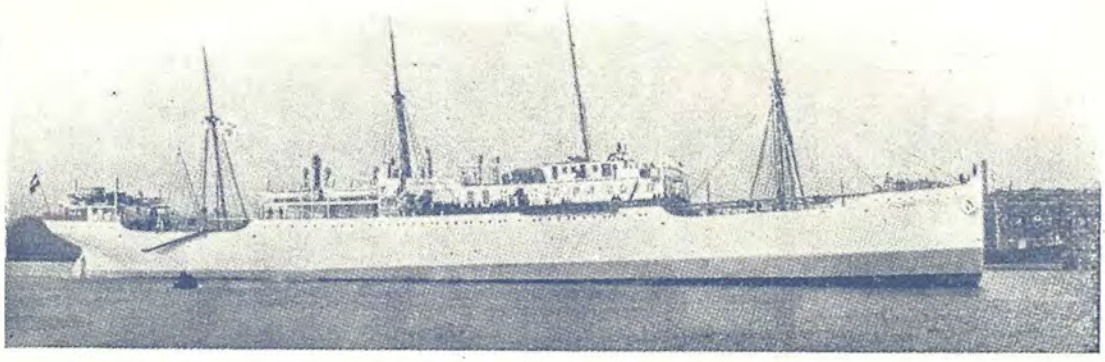
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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

DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

*Brødrene Andersen*
Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København
Herreskræderi Herrelingeri Regnfrakker Rejseartikler

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".

**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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

A/S **MAJOR WRIGHT & Co.**
HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING

**ANDREAS SKAARUP**
KOLONIAL AARHUS KONSERVES
Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21
A/S Svendborg Skibsværft af 1926
Nybygning og Reparationer. Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**
VED A. P. MØLLER
NYBYGNING AF **DIESEL- OG DAMPSKIBE** OP TIL 12000 TONS D.W.
Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT". **3 BYGGEBEDDINGER** Telefon 1859. - Statstelefon 52

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELF. 427 TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"

**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 & 851. Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«. Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE
**NECKELMANN & HANSEN**
TELGR.-ADR.: SHPIPPING 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 ufortoldet.)*

**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*

*Forside: En farlig Situation.* Flerfarvetryk.
*Erstatningsspørgsmaalet.*
*Et stort Havfiskeri — et større Danmark.* Af Generalkonsul Yde, Hamborg, med Fotografier. (Fortsat).
*Justitia,* det gamle Kirkeskib fra Niels Juels Tid. (Fotografier).
*100 Kr. i Præmie for at bygge et Skib!*
*En Fabrik for gamle Skibe.* (Fotogr.)
*En interessant Søretssag.* »Eastways« Forlis. (Fortsat).
*Sejlmageren fortæller.* En ægte Skildring af Sejlads i »de brølende Fyrrer« og en gribende Beretning om en Styrmands Død og Begravelse i Sydhavet.
*Hanstholm Fyr.* Af Fyrmester Johansen, med Fotografier.
*De flydende Atlanterhavs-Øer.* Originaltegning af Christian Bogø.
*Da Damperen »Lochmonar« brækkede midt over,* med Fotografier.
*Den hollandske synkefri Redningsbaad paa Vej til Amerika.*
*Nyt fra Søen.*

# 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.

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.*

BELLS UNITED ASBESTOS CO LTD

M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

**Til Vejledning for Søfarende**

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblads*
**ANKER**
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & COKES-IMPORT
**NØRRESUNDBY**
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

N. C. BACH
*EDSV. SKIBSMÆGLER*
**NØRRE-SUNDBY**
Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

**J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S**
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.

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

**ESBJERG SKIBSBYGGERI**
**ESBJERG**
TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

VIKINGEN's ANNONCØRER
ER DE LEDENDE I
BRANCHEN

*Skibsproviantering* **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.**

**Sct. Annæ Plads 28** — **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 — Telegram-Adresse: **PACAO**

## MARIUS NIELSEN & SØN

KALVEBOD BRYGGE 4 **SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE** KØBENHAVN

STORE KONGENSGADE 49 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

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

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.

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

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**

# 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 - Klikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater** (Goniometre).

**AMALIEGADE 30.** **KØBENHAVN.** **TELEFON CENTRAL 1027.**

# „FALCO"

**HØJTTALEREN.**

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

**RADIAC A/S**

**Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.**

# THORNYCROFT

Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler

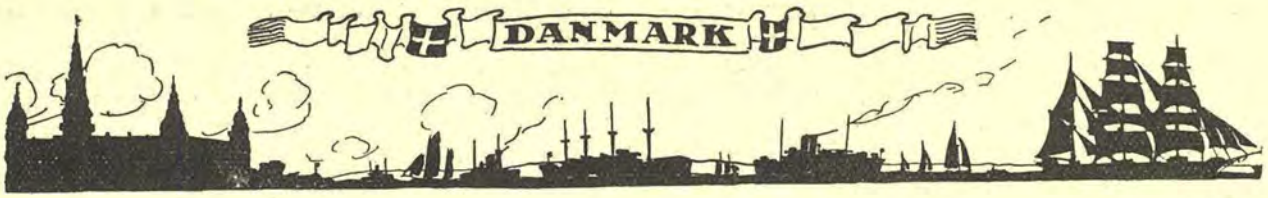
*Generalagenter for Sydskandinavien:*

RODKJÆR & TVEDE

Toldbodvej 5 — København K.

Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«

Lager af Reservedele.




VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ⌀ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ⌀ PORTOFRIT OVERALT ⌀ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ⌀ TELEF. 9822 ⌀ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

Tysklands Udenrigsminister *Dr. Stresemann.*

Danmarks Udenrigsminister *Dr. Moltesen.*

# ERSTATNINGSSPØRGSMAALET

*Erstatningen til de ved de krigsførende Magters Foranstaltninger lidte Tab paa Menneskeliv, Skade paa Personer og materiel Skade, er et Spørgsmaal, som ordnes venskabeligt mellem de respektive Udenrigsministerier.*

Meddelelsen om, at Tyskland havde tilstillet Norges Regering et Beløb paa 6,6 Millioner Guldmark til Fordeling for Tab af Menneskeliv og Erhvervsevne som Følge af den indskrænkede Undervandskrig, har gjort Spørgsmaalet for Danmarks Vedkommende aktuelt. Inden vi imidlertid giver et kort Rids af Forholdet saaledes, som det hidtil har formet sig og fremtidig vil stille sig, skal vi tillade os at optrække Linjerne for de hidtidige Forhandlinger.

I Aaret 1918 afholdtes en Søfarts Konference i København, hvori ogsaa de norske Navigationsforeninger deltog. Man besluttede da at rejse Kravet om Erstatning i Henhold til Konferencen i Haag 1907 og Londoner Søfarts Konference af 1909. Man agtede derefter at henstille til de respektive Regeringer om at bringe Sagen frem. Dette Memorandum tiltraadtes af norske, svenske og danske Navigatørforeninger, og 1920 blev der af den norske Regering nedsat en Kommision, som fik til Opgave, at udarbejde Kravene overfor Tyskland. Allerede 1921 afgaves en Ind-

stilling, der nu har ført til et Resultat, som er givet i følgende Meddelelse fra det norske Udenrigsministerium:

»De krav, som den norske regjering under og efter krigen gjentagne ganger har gjort gjældende, og som gaar ut paa erstatning til Norge for de av det tyske rike under krigen trufne forholdsregler, skal nu gjøres op paa grundlag av en venskabelig overenskomst ved betaling av et beløp paa 6,6 millioner riksmark, idet den norske regjering har til hensikt at anvende beløpet til utjevning av ubillighet ved skadesløsholdelsen af invalide sjømænd og familiene efter norske sjømænd, som mistet livet paa grund av krigen.«

Den Erstatning, som Norge saaledes har opnaaet ved en venskabelig Overenskomst, gælder kun for Tab af Menneskeliv og Invaliditet som Følge af den uindskrænkede Undervandsbaadskrig. Den norske Regering har, efter hvad vi kan forstaa, ikke villet fremsætte Kravene om Erstatning for Tab af Skibe eller anden Ejendom, men har udelukkende holdt sig til Tabene af Menneskeliv.

Naar Tyskland har betalt Norge denne Erstatning paa 6,6 Millioner Mark, er der utrykkelig taget det Forbehold, at Tyskland ikke ansaa sig for at være forpligtiget til at betale nogen Erstatning, men at man kun har udbetalt denne af Billighedshensyn mod de Efterladte.

Med Hensyn til Erstatningens Anvendelse er der ikke taget nogen Bestemmelse i Norge endnu, og Tyskland har stillet den norske Regering frit overfor dette Spørgsmaal, idet Erstatningen er en Lumpsum, som omfatter alle i Norge, der er omkommet ved Krigsforlis. De norske Sømandsorganisationer vil dog sikkert faa et Ord med i Afgørelsen om Forvaltningen af Pengene.

*Det danske Erstatningsspørgsmaal.*

Allerede den 22. November 1918 indsendt Skibsførerne sammen med Dansk Styrmandsforening et Andragende til Handelsministeriet. Handelsministeriet har derefter samarbejdet med Udenrigsministeriet, og i Begyndelsen af 1919 blev der paa dertil af de respektive Foreninger udarbejdede Skemaer, indsendt Erstatningskrav fra de Efterladte og fra de to Foreningers Medlemmer, som mente at kunne gøre Erstatningskrav gældende. Fra Førernes Forening blev der indsendt Erstatningskrav fra 17 Enker og fra 77 Skibsførere.

I December 1920 bragte man i Erfaring, at der fra tysk Side var udbetalt Erstatning for enkelte danske Skibe, der var sænkede under Krigen, hvorfor Førenes Forenings Formand sammen med Dansk Styrmandsforenings Repræsentant under den 29. December 1920 senvendte sig til den daværende Handelsminister, og den 8. Januar 1921 indgik de to Foreninger til Handelsministeriet med følgende Skrivelse:

»Undertegnede Foreninger, »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874« og »Dansk Stryrmandsforening«, tillader sig herved ærbødigst at henvende sig til den højærede Minister angaaende de Søfarendes Krav paa Erstatning overfor de tidligere krigsførende Magter.

Iøvrigt henviser vi til vor Samtale med den højtærede Minister den 29. December f. A. angaaende nævnte Spørgsmaal.

Under Verdenskrigen har de danske Søfarende udvist stort Mod og Offervillighed ved i videst muligt Omfang at holde Skibsfarten i Gang. I denne Forbindelse undlader vi ikke at understrege, at de Søfarende ogsaa i stor Udstrækning førte Gods etc. over Søen for Ententen, idet de ofte under stor Fare udførte deres lovlige Erhverv.

Vi er derfor af den Opfattelse, at Enker og faderløse Børn efter danske Søfarende, der har mistet deres Forsørgere ved Krigsulykker, har et retfærdigt Krav paa Erstatning. Vi mener, at denne Erstatning under alle Forhold bør gaa forud for al anden som f. Eks. for Skib, Ladning etc., og det er os bekendt, at der allerede er ydet saadan Erstatning, hvorfor vi ærbødigst henstiller til den højtærede Minister at tage sig af denne for den søfarende Stand saa vigtige Sag.«

Efter gentagne Henvendelser modtog Foreningerne fra Handelsministeriet det Svar, at Sagen beroede i Udenrigsministeriet, der havde ført Forhandlinger med Udlandet, men endnu ikke havde afgivet endeligt Svar i Sagen.

Man hørte derefter ikke mere til Sagen, men den 16. Februar 1922 henvendte Formændene for Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Førernes Forening sig personligt til den daværende Handelsminister, som lovede at undersøge Sagen og derefter tilstille de ovennævnte Foreninger et snarligt Svar.

Først den 22. Marts 1922 modtog man det samme Svar som tidligere, at Sagen beroede i Udenrigsministeriet, der havde ført Forhandlinger med Udlandet, men endnu ikke havde afgivet endeligt Svar i Sagen. Senere har man ved gentagne Forespørgsler faaet det samme Svar.

I Anledning af den foran omtalte Meddelelse om den Erstatning, som Tyskland er indgaaet paa at betale til Norge, har Foreningerne forsøgt at faa en bestemt Udtalelse fra Handelsministeriet om Udsigten til, at en lignende Erstatning kan indrømmes Danmark.

Vi kan hertil udtale, at Sagen ligger saaledes:

I Samarbejde med Handelsministeriet har Udenrigsministeriet til Stadighed beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Erstatning for *det ved de krigsførende Magters Foranstaltninger foraarsagede Tab af Menneskeliv, Skade paa Personer og ministerielle Tab.*

Udenrigsministeriet har overfor den tyske Regering fremført en Række Enkeltkrav, hvoraf flere har ført til et gunstigt Resultat, medens andre *endnu er Genstand for Forhandling.*

I Forbindelse med Handelsministeriet har Udenrigsministeriet til Stadighed bearbejdet det fra Handelsministeriet tilsendte Materiale for at kunne danne sig et Skøn over de Muligheder, der maatte være for yderligere Skridt.

Disse vil blive foretaget enten som samlet under eet, gruppevis eller som Enkeltkrav.

Kun saa meget kan siges. Dog eet endnu:

*Initiativet maa komme fra dansk Side.*

*Christian Bogø.*

## En Fabrik for gamle Krigskaraveller.

Vor Tids moderne Jag og forcerede Tempo i Forbindelse med Teknikens Fremskridt til Dieselmotoren har fortrængt Romantiken paa Havet, og de Skibe, som flittige og fingernemme Hænder før fremtryllede af en Blok Fyrretræ og nogle Stumper Lærred, bliver snart en Saga blot.

Saa meget desto stærkere vender man sig mod de gamle Dage, til Karavellernes Tid, og naar ikke de Søfarende laver Skibene, opretter man — Landkrabberne — selv et Skibsværft — nej, om Forladelse — en Fabrik for Skibe, for ægte, gamle Karaveller, saaledes som det fremgaar af hosstaaende Billeder.

# 100 KRONER I PRÆMIE

for

DEN BEDST UDFØRTE SEJLSKIBSMODEL.

For at gøre et Forsøg paa at vække den gamle Skaberglæde til nyt Liv, til Glæde for den enkelte som for de mange, udsætter VIKINGEN blandt vore Abonnenter en Præmie paa 100 Kr. for det bedst udførte Skib. Dog kun for saa vidt Tanken vinder Tilslutning.

De udførte Modeller, som sendes til »VIKINGEN«s Kontor, gengives i »VIKINGEN« efter at være bedømt af en sagkyndig Komité. Det siger sig selv, at der vil blive givet en rimelig Frist til Fuldendelsen af Arbejdet. Saavidt muligt vil »VIKINGEN« derefter være behjælpelig med at sælge Modellen; der bliver saaledes ikke alene Lejlighed til at tjene en Præmie, men ogsaa til en virkelig Fortjeneste ved Salget af Skibet.

For at hjælpe de af vore Abonnenter, der ikke før har givet sig i Kast med en saadan Opgave, offentliggør VIKINGEN i kommende Numre en Række Arbejdstegninger til dette Brug. Følg med straks - og tegn Abonnement!

# En interessant Sørets-Forhandling

vedrørende

# Overlastning af en Damper.

*(Fortsat).*

## 2den Dags Retsmøde.

En Skibsinspektør og Maskinkonsulent, Hr. *Nicholas Havevey Kendall* af Cardiff, fremførte at paa Grundlag af sine Undersøgelser af Skibets Logbøger vilde han anslaa »*Eastway*«s Behov af Bunkers til 1742 Tons, og at dette Kvantum skulde være tilstrækkeligt til at bringe Skibet fra *Norfolk* til Pernambuco i lastet Stand, ballastet til San Lorenzo og derfra til Los Palmas lastet. I dette Overslag var der beregnet til fire Dage mere.

Krydseksamineret af Forsvarerne sagde Vidnet, at hans Kalkulation 1742 Tons baserede sig paa hans almindelige Kendskab til Fragtdampere og praktiske Erfaring i disse. Han indrømmede, at »*Eastway*« var bygget efter finere Linjer end Fragtdampere ellers af den Størrelse.

Stadig under Krydsforhør af Forsvareren Hr. *Langton* indrømmede Vidnet, at de største Dampere, han nogensinde havde sejlet i, var paa 3600 og 3700 Tons, og at *det var tredive Aar siden!*

Her faldt Forhørsdommeren ind og udspurgte Vidnet om visse Udtalelser ved det tidligere Politiforhør i Cardiff i September, Udtalelser, der ikke helt passede med, hvad han nu opgav.

*William Henry Boxhall,* Kaptajn med 54 Aars Søfart bag sig, udtalte, at gik man ud fra, at »*Eastway*« havde været overlastet indtil 11 Tommer, saa var det en meget stor Risiko at løbe.

Krydsforhørt af Hr. *Lnagton* meddelte Kaptajn *Boxhall,* at han indtil 1917 havde ført en fire—fem Dampere, og siden 1917 havde han udelukkende ført Dampere. Han havde været Fører af S/S »*Northlea*«, en anden Cardiff Damper, og denne havde haft en speciel Vinterlastelinje. Men paa Rejser i Nord-Atlanten vilde han almindeligvis ikke have Tilladelse til at laste til det sædvanlige Vintermærke.

Stadig krydsforhørt af Forsvareren udtalte Vidnet, at han var afgaaet fra Norfolk, Virginia, bestemt for Syd-Amerika, i April 1920 med en Damper S/S »*Emlynian*«. Han mente, at »*Eastway*« efter at have passeret Ækvator vilde have kunnet regne med at være i den sydlige Del af sin Rejserute og derfor kun havde behøvet at regne med sine Sommermærker.

## Kaptajnerne og Sommermærkerne.

*Dommeren:* Er De kendt med den Kendsgerning, at talrige Kaptajner laster til Sommer-Mærkerne, selv naar de afsejler om Vinteren fra Norfolk.

Kaptajn *Boxhall:* Ja, det ved jeg godt. Jeg har tit hørt mine Kolleger tale derom. For øvrigt skal jeg gerne stille den Oplysning til Dommerens Disposition, at talrige Skibsredere tager Risikoen ved Overlastning, fordi de egentlig ikke har forestillet sig, hvilke Farer der er forbundet dermed.

Som Svar paa andre Spørgsmaal fremførte Kaptajn *Boxhall,* at da Board of Trade for nogle Aar siden tillod, at Lastelinjen hævedes noget, var han een mellem de hundrede Kaptajner fra New Syd Wales, som protesterede herimod.

»Jeg afslog at hæve Lastelinjen paa mit eget Skib, det Skib, jeg førte« — føjede han til.

*Dommeren:* Jeg forstaar paa Dem, at De meget stærkt holder paa, at Vintermærket ligger for lavt (lader Damperen ligge for lavt — dybt).

*Vidnet:* Jeg er aldeles ikke enig med Board of Trades Kalkulationer med Hensyn til Nord-Atlanten.

»*Board of Trade* laver Lovene,« tilføjede Vidnet, »men Gud den Almægtige hersker over Vejret.«

Videre forhørt af den off. Ank. udtalte Vidnet: »*Faren for Skibskaptajner nutildags i Trampfarten er den Fare, som lurer ved Afskedigelse. Dette er Grunden til, at visse Kaptajner til Tider overlaster deres Skib paa Trods af Board of Trades Love. Kaptajnen opnaar ikke anden Fordel derved, end at Rederen ikke er misfornøjet med ham.*«

(Fortsættes Side 27.)

# En smuk gammel Sømandsskik.

## Et Minde fra Niels Juels Tid.

### Kirkeskibet „Justitia".

Den gamle Model.

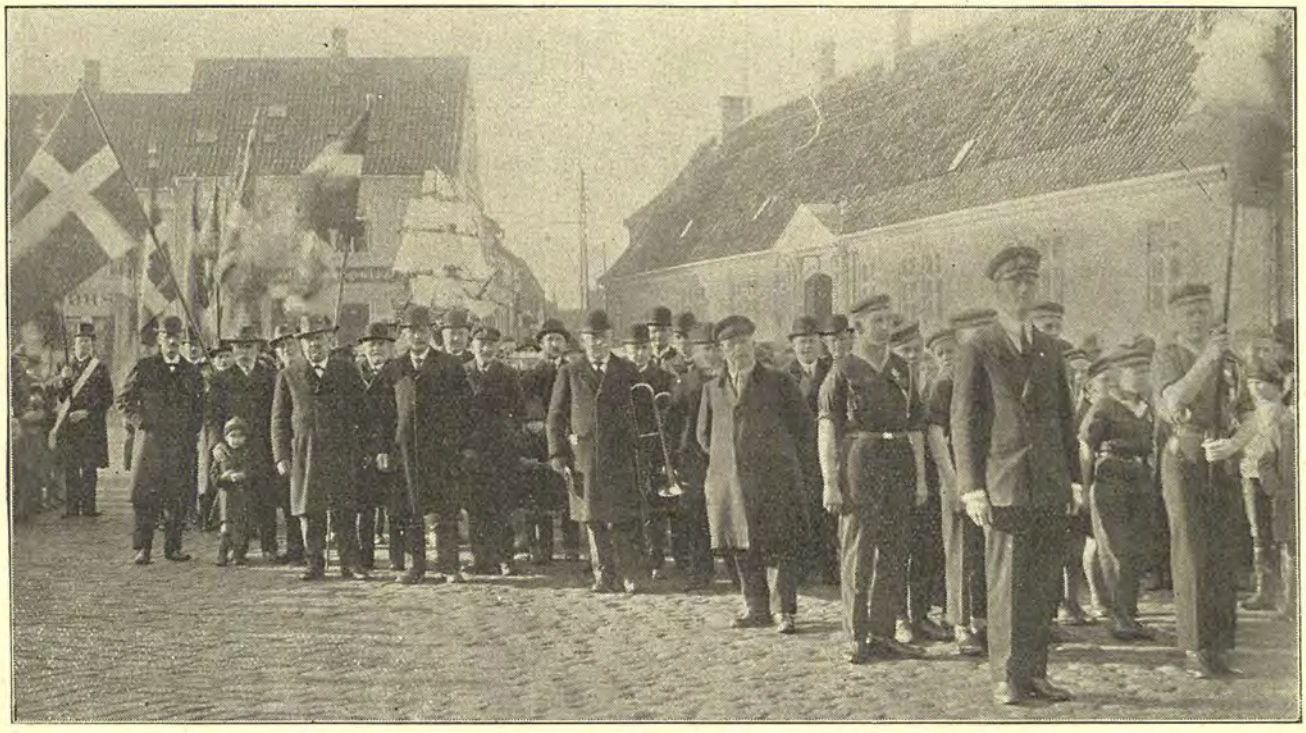
Hvert 10de Aar den 2. Februar er det en Festdag i Stege — Skolebørnene har Fridag, der er en højtidelig Gudstjeneste i Kirken, hvor Sognepræsten taler, og om Aftenen fester Borgerskabet i Pavillonen.

Aarsagen hertil er, at Kirkeskibet »Justitia« (Retfærdighed) i Stege Kirke i Aar kan holde 210 Aars Fødselsdag.

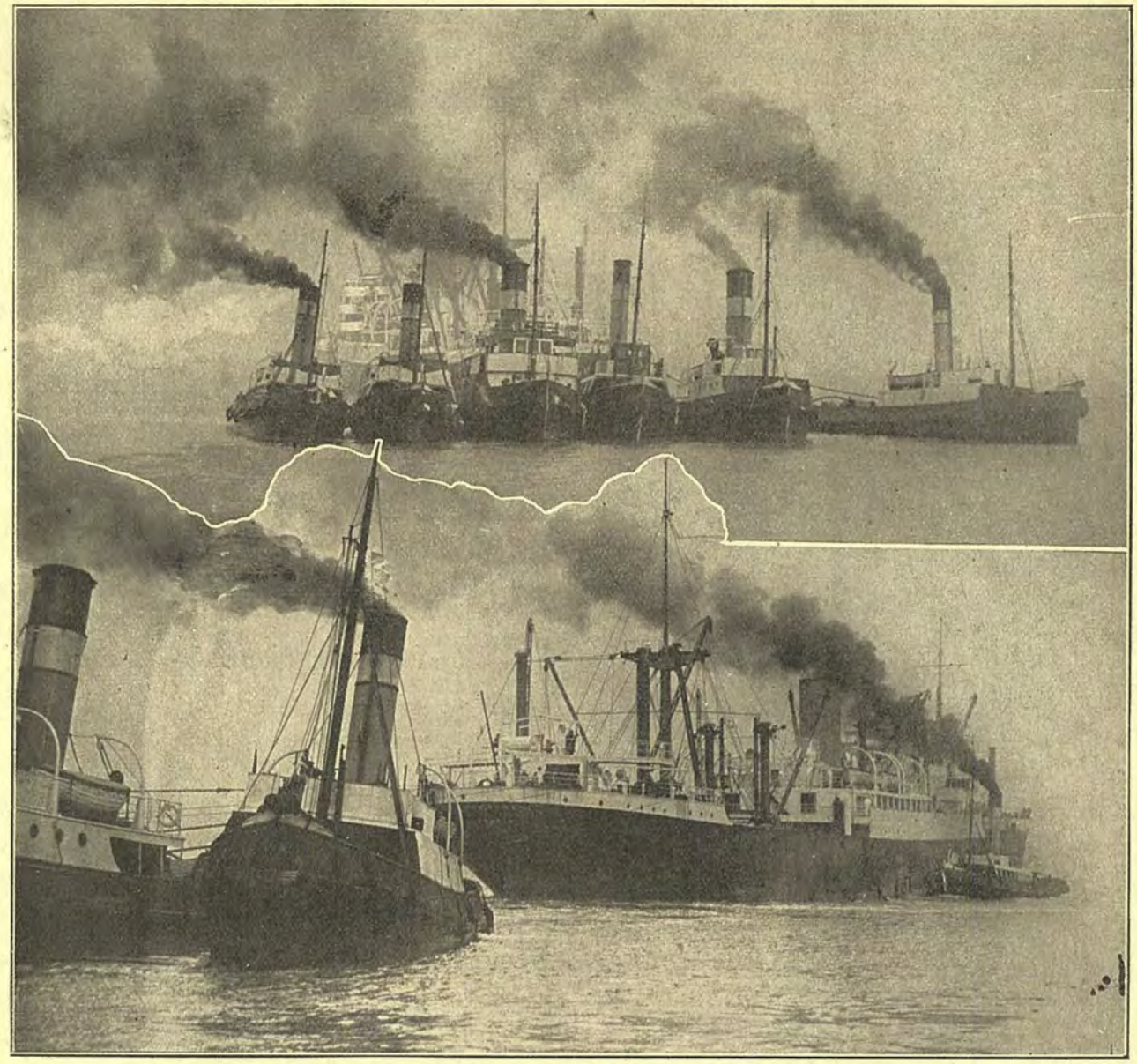
Hvert 10de Aar har Stege-Borgerne i umindelige Tider fejret »Justitia-Festen«. Saa tages Kirke-Skibet ned, bliver efterset og pudset op af Sømændene, og paa »Justitia-Dagen«, den 2. Februar, føres det i Procession igennem Gaderne med Byens Foreningsfaner i Spidsen op til Kirken, hvor det atter anbringes paa sin Plads.

»Justitia« er opkaldt efter Linieskibet »Justitia«, der løb af Stabelen paa Holmen i København 1707; det var en saakaldt »Tredækker«, der førte 86 Kanoner, og som havde en efter den Tids Forhold kraftig Armering. Skibet i Stege Kirke er en tro Kopi af denne stolte Orlogsmand. »Justitia« havde en Tid været Flagskib for Viceadmiral Jost Juel — en Slægtning til Søhelten Niels Juel. — Linieskibet deltog bl. a. i Slaget ved Rügen den 8. August 1715, og under Forfølgelsen af Fjenden faldt Jost Juel.

Ombord i »Justitia« var en norsk Matros, Hans Larsen, fra Bergen. Efter Krigen bosatte han sig paa den lille Ø Nyord ved Møen, hvor nogle af hans Kammerater var hjemmehørende. For at mindes sin Orlogstjeneste, lavede han en smuk Model af Linieskibet, og denne blev ophængt i Stege Kirke.



Processionen gennem Gaderne.



# Damperen brækkede midt over.

*Royal Mails Motorskib »Lochmonar«.*

Fornylig strandede Royal Mails' Motorskib »*Lochmonar*« paa en Sandbanke ved Merseys Flodens Udløb. Skibet havde været paa en 14 Ugers Rundtur den halve Jord over og var nu paa Hjemrejse, dybtlastet. Man kunde netop »se hjem«, da Ulykken skete ved, at Roret pludselig ikke lystrede, og Skibet drev paa Grund. Alle ombord blev frelst.

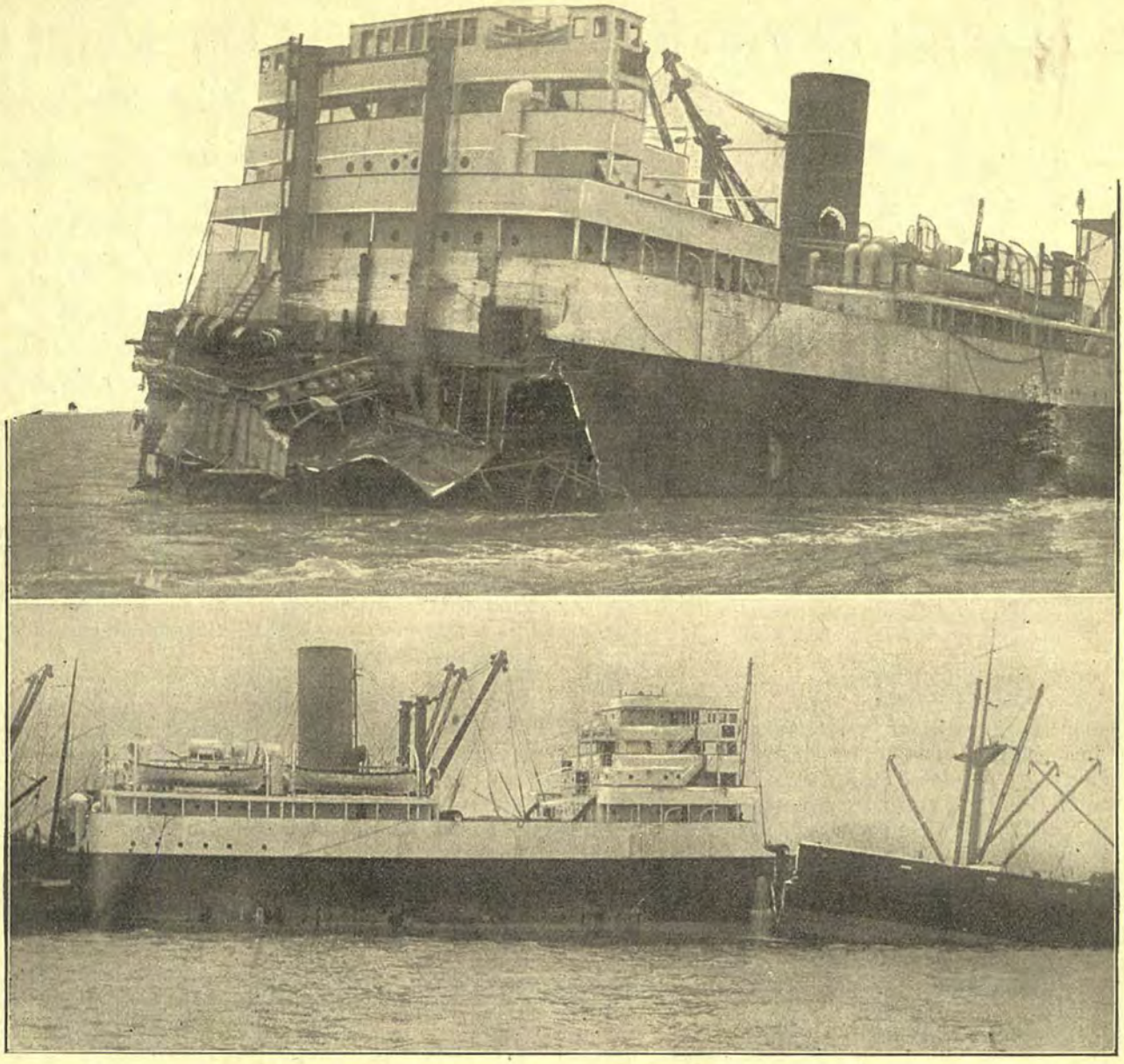
Paa Billederne til venstre ser man Slæberne i Gang

---

*En stor Søfarts-Konference i London til Efteraaret. — Resultater af det nordiske Skibsfartsmøde i Helsingfors.*

Paa den nordiske Søfartskonference meddeltes, at den engelske Regering har indbudt alle søfarende Nationer til en Storkonference i London i kommende Efteraar. Paa det nordiske Fællesmøde i Gøteborg i December tilrettelagde man Arbejdet for London-Konferencen, hvorefter hvert Land for sig behandlede Forslagene. Nu mødtes man til en afsluttende Forhandling i Helsingfors, hvor man opnaaede en fuldstændig Orientering af de respektive Landes Stilling, saaledes at en fælles Optræden i London er sikret. Dette er bleven gjort muligt ved Københavns-Konventionen af 28. Januar 1926 om Skibes Sødygtighed og Udrustning. Her blev det nordiske Samarbejde ved fælles Hjælp lagt saa fast, at man kan undgaa det gamle Forhold, hvor hvert Land var henvist til sine egne Ressourcer og sin svage Stilling.

Island deltager i Konferencen, men har ikke nogen særlig Repræsentant, og Holland deltager ad audiendum ved Admiral Foch.



med at hale i Kolossen, paa dem tilhøjre ser man, hvorledes Damperen midt under dette Forsøg paa Bugsering brækkede over. Et af Billederne viser Bruddet.

For tre Aar siden led Søsterskibet »Armagh« ligeledes Havari paa samme Sted, intet Under, man frygtede, at »Lochmonar« ogsaa skulde blive totalt Vrag.

Der var nu intet andet at gøre end at tætne begge Dele af Skibet og bugsere dem i Havn.

---

*Den store Søulykke ved Island. — Nærmere Enkeltheder om det uhyggelige Forlis. — 14 Mand druknede.*

Den islandske Trawler »Jon Forseti« paa 233 Brutto Register Tons og bygget 1906 strandede fornylig om Natten paa et Skær uden for Stafnnes i Reykjanes. I den meget høje Søgang mistede Trawleren straks sin Redningsbaad. Den traadløse Telegraf virkede nogen Tid efter Strandingen, og det lykkedes at tilkalde Hjælp. Flere Trawlere og Motorbaade samt Inspektionsskibene »Thor« og »Odin« ilede til Hjælp, men kunde intet udrette.

Redningsforsøgene fortsattes hele Dagen, og det lykkedes Baade fra Land at redde 10 Mand af Besætningen, der var paa 25 Mand. 14 Mand druknede for Øjnene af Folk i Land og de andre Skibe.

*Forgiftet af Kulgas.*

Om Bord paa den japanesiske Damper »Marabu Maru« udspilledes en Tragedie paa Rejsen fra Wesermünde til Kuba. Trods Kontrollen havde ikke færre end 17 Personer, 13 Kinesere, 3 Engelskmænd og 1 Tysker, sneget sig om Bord i Wesermünde og gemt sig i Lastrummet. Ingen vidste, at de havde skjult sig, og Rummet fyldtes med Kul, hvorpaa Lugerne blev skalkede. De indespærrede blev bedøvet af Kulgassen og omkom. Først da Damperen var i Nærheden af Kap Verde, opdagedes Katastrofen.

# Kunde Danmark have sparet 300 Millio-

## Er Danmarks Fremtid Skibsfart — Storfiskeri — Landbrug og

En smuk, gammel Hvalfanger.

Naar man som Dreng hørte, at man skulde have Levertran, fordi det var sundt, væmmedes man, for Levertran smagte ikke godt. Lidet forstod man, at der i Levertrannens Olie var en Livskilde af stor Værdi. Senere forsonedes man med Begrebet, naar man hørte Ordet *Hvalfanger!* Det betød spændende Bøger at læse om Eventyr og daadrigt Liv paa Havet. Endnu senere lærte man, hvilken Indsats, der var gjort gennem Tiderne paa Hvalfangstens Omraade, og nu i disse Dage rykker Problemet os ind paa Livet. Ja, et Øjeblik svimler det for os ved Tanken om Havets uhyre Rigdomme, som andre Nationer gratis øser af, men snart efter blues vi, fordi vi, Danskerne ikke er med. Gratis! Nej, saa sandelig kommer man ikke gratis til de Rigdomme, Havet byder frem. Det koster, baade Penge, Afsavn og Energi! Og Enighed. — Det første har vi noget af, det næste nødigt! Energi — delvis, men modstræbende! Enighed? Langtfra!

Hvis dertil kommer, at Spørgsmaalet om Danmarsk Indsats paa Havfiskeriets Omraade gøres til et politisk Spørgsmaal, saa kan man paa Forhaand sige, at der aldrig vil opnaaes Enighed.

Man kunde sige, at Grænsen mellem det politiske og nationaløkonomiske er udflydende, og dog, hvilket politisk Parti tør stille sig i Vejen for en folkelig sund Nationaløkonomi?

Det nationaløkonomiske griber straks ind i Arbejdsløshedsspørgsmaalet og Statens Pligt til Understøttelse eller — ikke Understøttelse.

Og her er vi ved Kernen, naar Talen er om et dansk Havfiskeri. Samtidig med at vi kommer ind paa den detaljerede praktiske Udredning af Spørgsmaalet og ind i Dagens Spørgsmaal, vil VIKINGEN for sine Læsere give et grundigt Indblik i Havfiskeriets Historie fra de ældste Tider indtil vore Dage.

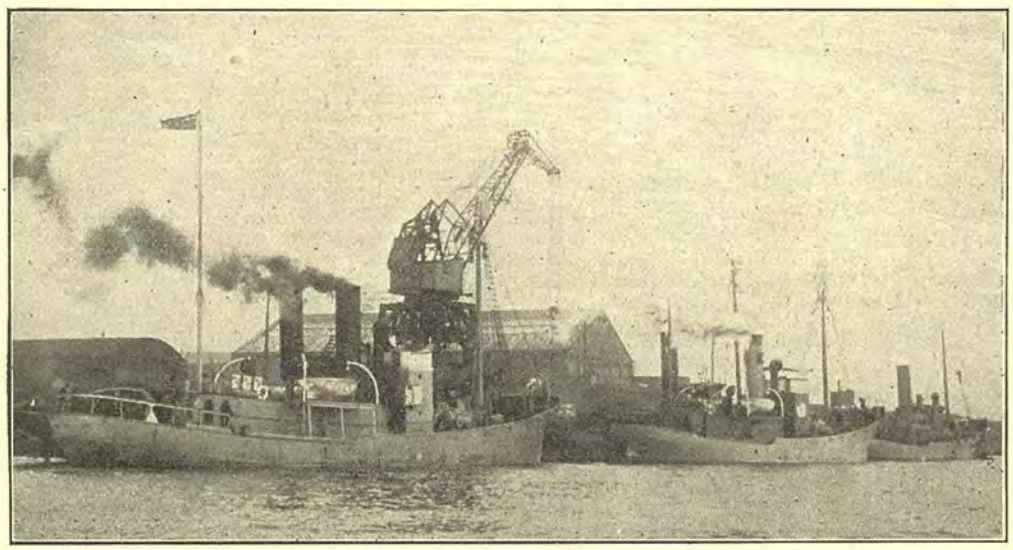
Men vi vil ikke være bagud for Tingenes Udvikling, vi vil straks føre Læserne ind til Sagens Centrum, og dette gøres bedst ved at gengive den danske Generalkonsul i Hamborg *Ydes* Indlæg for Danmarks Deltagelse i Havfiskeriet. Hr. Generalkonsul *Yde* har dér paa Pladsen været Vidne til Tyskernes mægtige Initiativ vedrørende Paabegyndelsen af et stort Havfiskeri og har ment at burde raabe et Varsko til det danske Folk.

Vi gengiver i det følgende Presseudtalelser om Skriftets første Udgave, derefter »Dansk Arbejde«s Forord og endelig paabegynder vi Gengivelsen af Generalkonsulens:

*Et stort Havfiskeri. — Et større Danmark.*

*Uddrag af Pressens Anmeldelser af den første Udgave.*

*Berlingske Tidende* (Carl Thalbitzer): I en udmærket klar og fængslende Fremstilling slaas til Lyd for Problemet. Det kan være, at de Sagkyndige er uenige om Vejen, der er at gaa, og at Hr. Yde vil møde Indsigelse her og der overfor sin stærke Tro for Fiskeriets Udviklingsmuligheder. Det fremdragne Materiale forekommer dog saa overbevisende, at *man tvinges til at anlægge*



Fangerbaade med Harpun i Stævnen, saaledes som de anvendes i de arktiske og antarktiske Egne.

# ner Kroner i Arbejdsløshedsunderstøttelse?

## Industri? — Et stort Havfiskeri. — Generalkonsul *Ydes* Opraab!

*et vidtrækkende Synspunkt overfor Emnet.* — »Det er en stor national-økonomisk Samfundssag, vi har for os, ligesaa vigtig som i sin Tid Spørgsmaalet om det intensive Landbrug«, siger Hr. Yde, og man fristes til at give ham Ret. Generalkonsul Ydes Pjece ... vilde egne sig godt til Oplysning i videste Udstrækning om det danske Fiskeri og til at skabe *den nationale Samling om denne Sag, som Tiden kræver.*

Redaktør *Niclasen, Dimmalætting:* Vi Færinger har med megen Interesse set den voksende Interesse i Danmark for Havfiskeriet og har naturligvis med særlig Glæde modtaget Generalkonsul Ydes Bog.

*Fyens Venstreblad:* Der er ingen Tvivl om, at Hr. Ydes Idé, saaledes som han har skiteseret den, har store Fremtidsmuligheder for sig.

*Holbæk Amtstidende:* »Generalkonsulens ... alvorlige og indtrængende Indlæg, som vi anbefaler til den alvorligste Overvejelse...«

*Klokken 5* (Folketingsmand Hans Nielsen): Det er en frisk Opsang til Handling, Generalkonsul Yde har skrevet i sin lille Bog. En Opmaning til Virksomhed, Anvisning af nye Veje og lysende Tro paa, at det kan nytte, er netop, hvad vi trænger til i disse Mismodets trange Tider.

*København:* Det kan ikke nægtes, at den store Plan føjer sig aktuelt ind i Tidens Problem, og former en Løsning, som er praktisk mulig ... Det vil ikke bygge noget nyt op, men udbygge det bestaaende og ud af et gammelt nationalt Erhverv skabe en ny national Storindustri, en Reserve i Ryggen paa Landbrugseksporten.

*Nationaltidende* (Folketingsmand, Dr. phil. Fraenkel): Generalkonsul Ydes fortrinlige og manende Memorandum vor forhaabentlig snart foreligge for Offentligheden.

*Nationaltidende* (Kronik af Jens Damsgaard i Klim): ...Nu kommer Generalkonsul Yde's dygtige Indlæg for en Udvikling af det danske Fiskeri. Vi, der tror paa den store Vestkysthavns Bygning i en nær Fremtid, maa være taknemlige, for det er vor Sag, han støtter... Skal vi have Tro paa, at den store Vestkysthavn bliver bygget, da maa vi have noget af det Vovemod, Yre saa kraftigt kalder paa.

*Politiken:* Der er noget overbevisende i det Memorandum, Generalkonsul Yde har udsendt. Ikke alene, fordi der lyser en frisk og kraftig Optimisme ud af hver Linie i Skriftet, men ogsaa paa Grund af den saglige Vægt, hvormed de veltilrettelagte, sundt underbyggede Oplysninger virker. Læseren maa faa et levende Indtryk af en Mand, der vil noget, og af en Sag, der bærer ind i Fremtiden.

*Vendsyssel Tidende:* Vi hører til dem, der føler Taknemlighed mod Generalkonsul Yde, fordi han saa kækt og talentfuldt har foreholdt os, at Havet er en Arbejdsmark, der kan give Arbejde til mangfoldige flittige Hænder. Vi har en Befolkning, som maaske er Verdens bedste Materiale som Fiskere, intelligente, haandsnilde og rolige. Den bør hjælpes til at komme i Vej . . . Generalkonsul Ydes Skrift, der helt igennem aander en glødende Interesse for Emnet, vil kunne læses med Interesse af baade Fiskere og Ikke-Fiskere . . . Skriftet vil sætte Tanker i Bevægelse hos alle samfundsinteresserede Borgere.

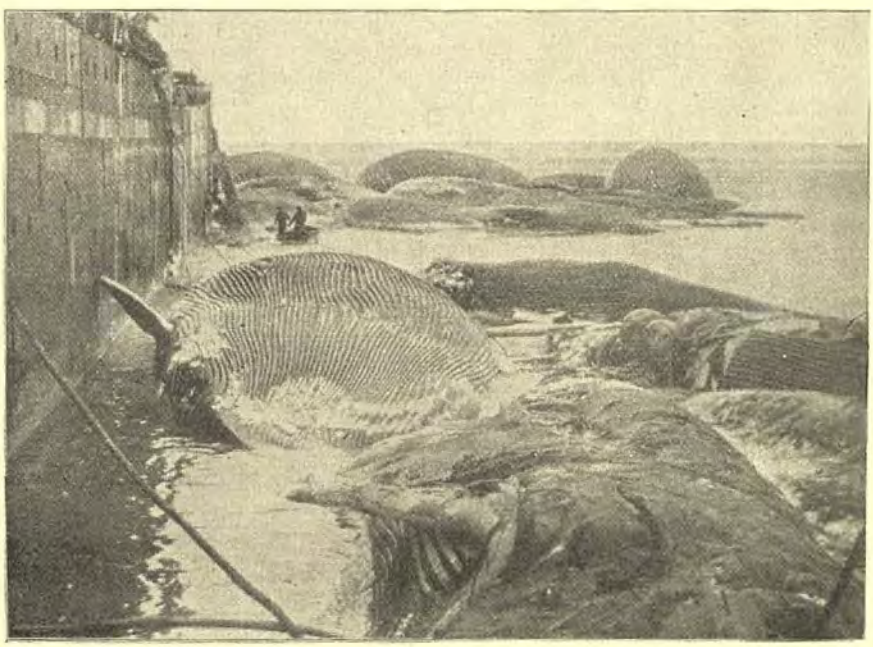
*Vestjyllands Socialdemokrat* (Folketingsm. Sundboe): Her er slaaet et saa modigt og tappert Slag for en god Sag, at denne fortjener Landets Opmærksomhed og sin snarlige Gennemførelse. Generalkonsul Ydes Særbetænkning er frisk, paafaldende og initiativrig, velgørende blodrig.

— — —

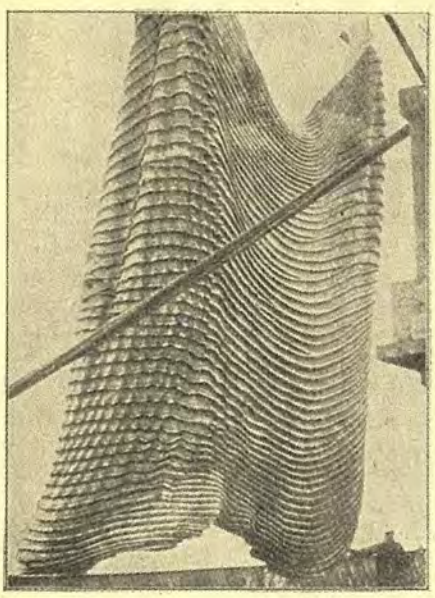
Fra forskellig Side har man henstillet til Landsforeningen »Dansk Arbejde« at ville tage Initiativet til en ny Udsendelse af dette Skrift, der er en delvis omarbejdet 2den Udgave af den i Marts Maaned udsendte Pjece af samme Forfatter. Ved Imødekommenhed fra Forfatterens Side er Landsforeningen i Stand til at efterkomme de fremsatte Ønsker. Udsendelsen sker, fordi man skønner, at de her behandlede Problemer har Krav paa almindelig Interesse, ikke mindst paa en Tid, da Beskæftigelsesspørgsmaalet i saa høj Grad optager alle Sind.

København i Oktober 1926.

*Landsforeningen »Dansk Arbejde«.*



De flænsede Hvalkroppe langs »Moderskibet«s Side.



Den afflænsede Hud af en Hval hejses ombord.

# Et stort Havfiskeri.

## Et større Danmark.

Den tabte Krig i 1864 inspirerede *Dalgas* til at rejse Hedesagen. Det danske Folk fulgte Signalet og indstillede sig paa indad at vinde, hvad udad var tabt. Men hvis nogen dengang havde sagt, at i Løbet af et halvt Hundrede Aar vilde det allermeste af Heden være erobret for Produktivitet, vilde man have smilet af saa megen fantastisk Optimisme. Da Amerika fra Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede oversvømmede Europa med primitive Landbrugsprodukter, og da England lukkede for Indførslen af levende Dyr fra Danmark, indsaa Lederne af vort Landbrug Nødvendigheden af den Driftsomlægning, som siden er gennemført med blændende Dygtighed og Talent. Men hvis nogen dengang vilde have profeteret, at vore Andelsselskabers Omsætningstal i vor Tid vilde naa op til et Beløb af 1800 Millioner Kroner aarligt, vilde man om den paagældende have sagt, at han var en Drømmer og Fantast. Dengang Etatsraad *H. N. Andersen* paabegyndte Det Østasiatiske Kompagni, blev han modtaget med Hovedrysten og Skepsis af de fleste, med Sympati og Forstaaelse af de kyndigste og mest forudseende. Men den, der da offentligt havde sagt, at *H. N. Andersens* Erobringstogt i Østen vilde naa Mangemillionernes aarlige Omsætningstal, vilde være kommet i Revuen som en Nar.

Let var det ikke at skabe hverken Hedeselskabet eller vort Landbrug eller Det Østasiatiske Kompagni. Der har været mange Skuffelser og mislykkede Forsøg, og tunge, trange Tider er gennemlevet. Slutresultatet er naaet alene i Kraft af stor optimistisk Vilje og sikre Hjerners intuitive Vurdering af de mangfoldige Forhold, der ikke kan vurderes alene paa Basis af Regnskaber, Tal eller Statistik. Jeg gør disse Bemærkninger til dem, der, ofte endog paa mindre urban Maade, har angrebet den Optimisme, hvormed jeg har propaganderet for det danske Fiskeris Udviklingsmuligheder. Min Interesse for Fiskeriet er ikke af ny Dato, for jeg er født paa en smal Strimmel Land, der havde Havfiskeriet mod Vest og Fjordfiskeriet mod Øst, og fra min Barndom til i Dag har jeg undret mig over, saa lidt vi fik ud af de Chancer, som et Erobringstogt paa Havet byder os. Intet af, hvad jeg har set eller hørt eller læst og erfaret, har rokket min Tro til, at nye og rige Erhvervsmuligheder kan knyttes til en Udvikling af Danmarks Fiskeri.

### *Et større Danmark.*

Jeg peger paa Havet, fordi *vi trænger til nye økonomiske Initiativer*, og fordi der her er Plads til kommerciel Udvikling. Vi trænger til et større Danmark for at faa vore Indtægter op, for at kunne faa Beskæftigelsesgraden sat i Vejret, saa vore Arbejdsløse kan faa Arbejde, og for at vi kan sikre vore Børn i hvert Fald lige saa gode Levemuligheder som dem, vi selv har haft. Vi maa *ud paa Erobringstogt* ligesom vore Forfædre, Vikingerne i gamle Dage, men i hvert Fald for os er kun de fredelige Erobringstogter mulige. Vi solgte Vestindien og solgte dem med rette, fordi vi ikke duede til at administrere disse Øer, hvis Klima og Forhold mindst muligt passede til vort Temperament. *Vort gamle historiske Samland, Island, er jo nu et suverænt Kongedømme i en Personalunions løsere Forbindelse med os, men hvis vi havde haft et stort fiskeri-økonomisk Gennembrud i Danmark for 25 Aar siden, er det er Spørgsmaal, om ikke Danmark og Island i Dag havde været knyttet til hinanden i en saa intim økonomisk Samvirken, at den kunde have baaret ogsaa det snævre politiske Fællesskab. Vi havde Kapitalen og det kommercielle Udkig, Island havde Menneskematerialet og de fiskerige Vande. Vi stod i et politisk, men burde have staaet ogsaa i et kommercielt Kompagniskab med hinanden.* Jeg understreger dette her, fordi jeg maa mane til, at Danmark nu kender sin Besøgelsestid med Hensyn til Færøerne, thi Øjeblikket er inde til den Samvirken med Færingerne, som vi forsømte i Tide at faa i Stand med Islænderne.

Men det var Beskæftigelsesgraden! Og nu kan man jo spørge, om der ikke efter 1864 findes Muligheder for indad at vinde nyt Land, nye Expansionsmuligheder, som kan øge Beskæftigelses- og Erhvervsgraden. Lad os se paa det: Vi maa da først erkende, at Heden næsten er dyrket op. Naar vi tager Tingene paa langt Sigt, maa vi dernæst indrømme, at Danmarks Jord snart vil være stykket ud i saa mange smaa Strimler, at Enden kan øjnes. Nu tror jeg ganske vist paa, at Danmarks Jord kan give fantastisk gode økonomiske Resultater, men Forudsætningen herfor er yderligere Forædling, der kræver et mere forfinet og købedygtigt Marked end det, vi har for vore Lndbrugsprodukter i England, og yderligere Industrialisering af Landbruget. Men bortset fra det vigtige Markedsspørgsmaal kan ingen af Delene gennemføres med et Snuptag, navnlig Produkternes Forædling kræver Generationer. Da Raastofspørgsmaalet ikke mere spiller nogen væsentlig Rolle, kan vi udvikle vor Industri ved at øge dens Kapacitet og ved at nedsætte dens Produktionsomkostninger, idet vi øger dens Intensitet. Men skal dette føre til Øgelse af *Beskæftigelsesgraden*, forudsætter det, at man kan udvide *Markedet*, og det er jo netop det svage Punkt

i den industrielle Situation. I denne Forbindelse maa erindres, at udenlandsk Konkurrence ikke mindst Østens billige Exportartikler, giver meget at tænke paa. Arbejdsløshedsspørgsmaalet bliver alvorligere Aar for Aar, ogsaa fordi Emigrationen, takket være de Forenede Staters Indvandringspolitik, er blevet besværlig og kostbar, medens Arbejdervandringen Landene imellem, saaledes som vi selv kendte den imellem Danmark og Tyskland, har svært ved atter at komme i Gang. Vi staar konfronterede med Problemet om en rationel Menneskeeksport for at nævne en grim Ting ved sit grimme Navn.

I al Spejden efter nye Erhvervskilder finder jeg ingen, der er saa naturlig som Havet. Her er der Plads for Arbejde ved Fangst, for Industrialisering og for Pengeomsætning paa Basis af Fangst, Industrialisering og Handel. Det er ikke et lille Fiskerispørgsmaal, vi har for os, men en *stor nationaløkonomisk Samfundssag.* Den er lige saa vigtig som i sin Tid Spørgsmaalet om det intensive Landbrug, der siden blev Danmarks Rigdomskilde og et Eksempel for Verden.

*Det er et intensivt Havbrug, der nu er Maalet.* Paa Heden har vi haft en Dalgas, og vor Nationaløkonomi har profiteret deraf; vort Land blev større. Nu er det en *Havets Dalgas,* vi maa spejde efter iblandt os.

*Danmarks Fiskeri maa samles under en Enhedsledelse.*

Paa Baggrund af den store Opgave med dens vidtrækkende Perspektiv maatte det glæde mig, at Stats- og Erhvervsminister *Th. Stauning* i Efteraaret 1924 fulgte min Henstilling om at nedsætte en Fiskeri-Industrialiseringskommission. Nu ligger det jo imidlertid i Sagens Natur, at en saadan Kommission vanskeligt kan fremkomme med fasttømrede Detailforslag. Det maa det private Initiativ om. Kommissionen eller dens Medlemmer enkeltvis kan kun i store Træk pege paa nye Udviklingslinier og antyde Grundlaget for Initiativets Ophjælpning og Sagens Organisation. Men da Statens Medvirkning netop her i Udgangspunktet er nødvendig, er det ogsaa nødvendigt, at Staten let kan naa til Oversigt over Fiskerierhvervet og har Adgang til at virke paa det i alle dets Forgreninger baade hernede og højt oppe i vore Samlande, og det kan Staten ikke, medmindre Fiskeriinteresserne samles og ikke som nu ligger spredt i det statsadministrative Legeme paa en baade uorganisk og irrationel Maade.

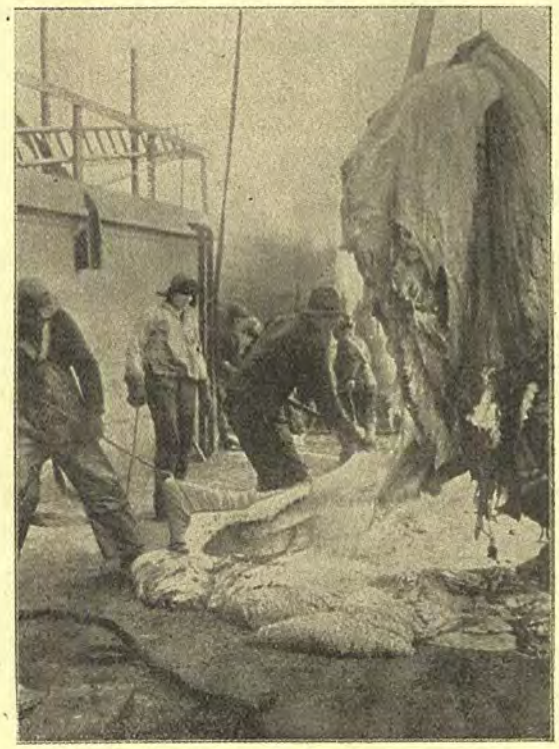
Et lille Oversigtsbillede vil interessere:

Fiskeridirektionen sorterer under Landbrugsministeriet og har som Overordnet dettes Departementschef. Det færøiske Fiskeri sorterer under Justitsministeriet, der støtter sig til Amtmanden paa Færøerne*). Grønlandske Fiskerispørgsmaal hører under Indenrigsministeriet og mere specielt under Grønlandske Handel. Spørgsmaal om Anlæg af Fiskerihavne er Anliggender under Ministriet for offentlige Arbejder. Billedet bliver endnu mere broget, naar man erindrer, at Fiskeri-Industrialiseringskommissionen blev nedsat af Erhvervsministeriet.

Det er min Opfattelse, at en Samling af Danmarks Fiskeriinteresser under en Enhedsledelse er den første Betingelse for, at man kan skride til Planlæggelse, endsige til detailleret Overvejelse af, hvor og paa hvilke Maader der kan sættes ind, uden at noget, der er godt prøvet, lider Skade, og uden at noget, der har kommercielt Vovemod og Fremtid i sig, kommer til at visne af Mangel paa Forstaaelse, Opmuntring og Næring. Først naar alle Landets Fiskeriinteresser samles under eet, faar Ledelsen det Overblik, der nu savnes, og først da skabes der Basis for saadan Handling, der gør Udvikling og Initiativ fast og helt og ikke som nu stykkevis og delt. Hvad der kan fanges, skulde gerne fanges af Danske, hvad der kan industrialiseres, skulde gerne industrialiseres af Danske ved Hjælp af dansk Kapital, og hvad der kan sælges af frisk, frosset eller konserveret Fisk, skulde gerne sælges af danske Købmænd. Men for at dette kan ske, maa der koncentreres og skabes et omfattende Samarbejde.

Desuden er det nødvendigt, at Bevillingsmyndighederne gør sig klart, at det danske Fiskeri nu maa have den samme rationelle Paaagtning, som Landbruget har haft saa længe. Paa Finanslovforslaget for i Aar er der foreslaaet næsten 4,000,000 Kr. til Støtte af vort Landbrug, medens Fiskeriet faar knapt 400,000 Kr. Jeg har ingen Indvendinger at gøre imod Landbrugsbevillingerne, men paa Baggrund af dem vilde jeg gerne propagandere for en rigeligere Hjælp til Fiskeri-Initiativer. Hvad der allerede er gjort, overses ikke, og hvad der i de senere Aar er bevilget til Havneanlæg, har jeg ogsaa taget med i Betragtning, ikke mindst de mange Millioner til Hanstholm

*(Fortsættes Side 18.*



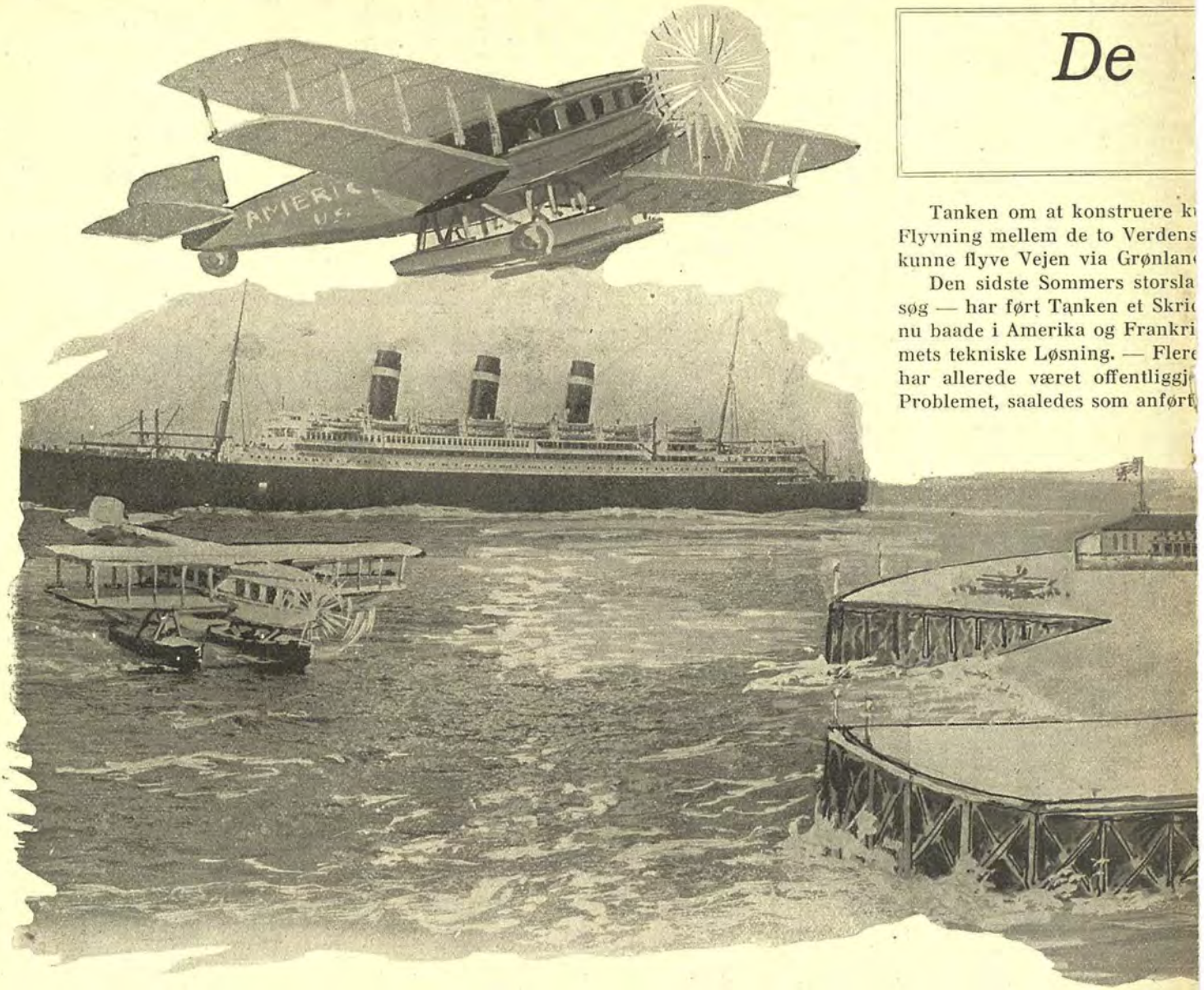
Hvalens Hoved tømmes. Tungen vælter ud.

*) Netop som nærværende Skrifts 2den Udgave gaar i Trykken, ses de færøiske Fiskerianliggender at være flyttet over i Fiskeridirektoratet. En god Begyndelse er gjort.

*Forf.s Anm.*

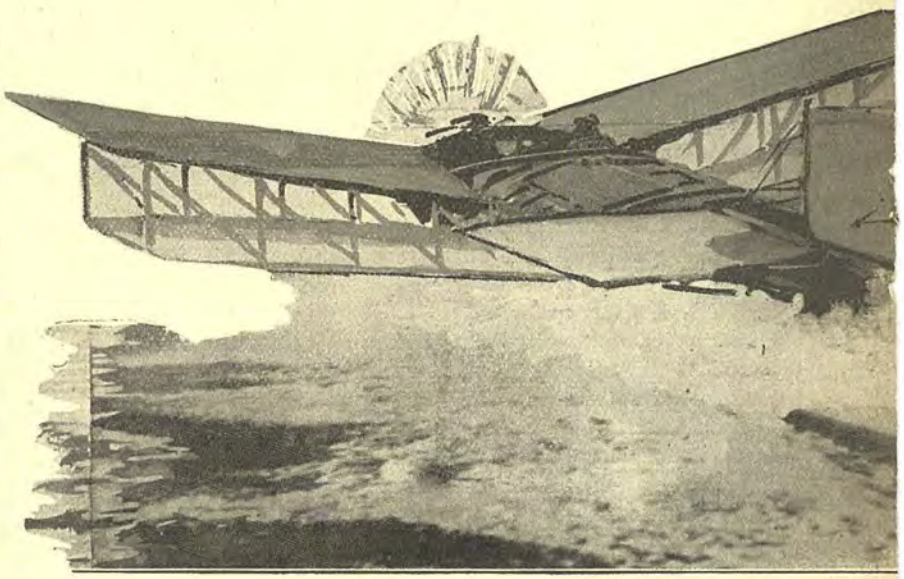
# De

Tanken om at konstruere k
Flyvning mellem de to Verdens
kunne flyve Vejen via Grønlan
Den sidste Sommers storsla
søg — har ført Tanken et Skri
nu baade i Amerika og Frankri
mets tekniske Løsning. — Flere
har allerede været offentliggj
Problemet, saaledes som anført



res Tilstedeværelse. — For Flyvningen vil det være det naturlige Led i Udviklingen, lidt besværligt at realisere, og dog! Naar man kan bygge sænkelige — og synkefri — Kæmpedokker, som kan optage Verdens største Amerikalinere, hvorfor skulde saa saadan en Smule Ø forvolde Vanskeligheder. Dokken bygges stykkevis i Land, sættes i Søen og nittes sammen, hvorefter den bugseres ud til Stedet og forankres!

Paa Tegningen ses Øen med Bygninger. Tilhøjre stævner en Tankdamper ud fra Øens Bolværk efter at have forsynet Øen med Olie gennem en Ledning fra Skibet og i Land. I Baggrunden ses en af de moderne Linere; højt over denne ses en Vandflyver paa Vej mellem de to Verdensdele. Mellem Lineren og Øen stævner en anden Vandflyver frem over Havfladen, og i Forgrunden har en tredie netop taget Grunden — og pløjer en bred Skumstribe i Havets



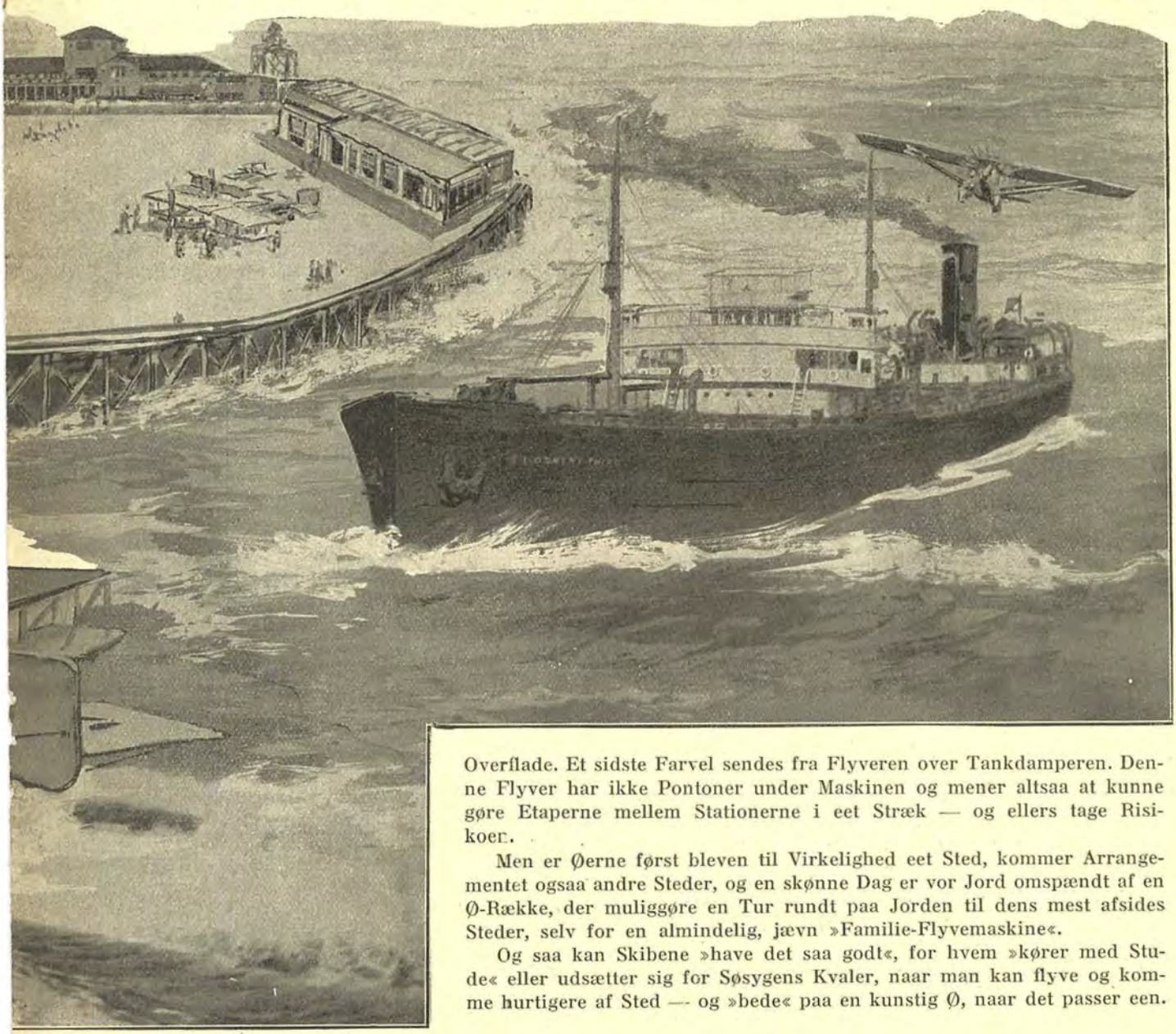
# kunstige Øer i Atlanterhavet.

*Et Fremtidsperspektiv, som er nær forstaaende.*

*Tegning af Christian Bogø.*

unstige Øer i Atlanterhavet til Støtte for en
dele kom frem samtidig med Tanken om at
l, Island o. s. v.
aede Præstationer — og de ulykkelige For-
lt nærmere til sin Virkeliggørelse, idet man
g for Alvor har beskæftiget sig med Proble-
mere eller mindre vellykkede Antydninger
t; nu synes man at have samlet sig om
paa Tegningen. Her ser man Øen med dens Hangarer og Opholdsbygninger, Landingspladsen for Land og Vandflyvere og Lyskasteren, som skal vejlede Flyveren i Nattens Mørke.

At disse Øer ogsaa kommer i en vis Forbindelse med Skibsfarten er givet, alene Olieforsyningen vil ske pr. Skib for at forslaa noget. Desuden skal de — foreløbig syv — placeres med en lige stor Afstand og ligge i Skibenes Rute og kan saaledes paa mange Maader blive af Betydning for Skibsfarten ogsaa. Ganske vist, Skibene selv er jo en Slags svømmende Øer, men disse Stationer vil ikke alene danne en Art signaliserende Forbindelse fra Land til Land, men i mangfoldige Tilfælde vil de kunne yde Hjælp i Kraft af de-



Overflade. Et sidste Farvel sendes fra Flyveren over Tankdamperen. Denne Flyver har ikke Pontoner under Maskinen og mener altsaa at kunne gøre Etaperne mellem Stationerne i eet Stræk — og ellers tage Risikoen.

Men er Øerne først bleven til Virkelighed eet Sted, kommer Arrangementet ogsaa andre Steder, og en skønne Dag er vor Jord omspændt af en Ø-Række, der muliggøre en Tur rundt paa Jorden til dens mest afsides Steder, selv for en almindelig, jævn »Familie-Flyvemaskine«.

Og saa kan Skibene »have det saa godt«, for hvem »kører med Stude« eller udsætter sig for Søsygens Kvaler, naar man kan flyve og komme hurtigere af Sted — og »bede« paa en kunstig Ø, naar det passer een.

Havn. Det er jo imidlertid ikke nok at have et pænt Porcellæn, men nok saa vigtigt at have Mad at servere. Uden at ville komme nærmere ind paa den projekterede Hanstholms Havns Betydning, maa jeg sige, at denne Havn i hvert Fald er fuldkommen overflødig, hvis der ikke *som Forløber* sættes et kraftigt Arbejde i Gang for at udvikle Havfiskeriet.

*Havfiskeriet.*

For naar vi taler om nye Erhvervschancer paa Søen, er det jo Havfiskeriet, det drejer sig om. Dette Fiskeri har i Danmark en Del Modstandere. De kan deles i to Kategorier.

Den ene Kategori er bange for Havfiskeriet og siger, at det er en daarlig Spekulation. Overfor denne Indvending skal jeg blot henvise til, hvad andre Lande har præsteret (se blot til Island og Norge!) Hvad der er lykkedes for Udlændinge, kan ogsaa lykkes for os, naar vi bærer os rigtigt ad. Vor geografiske Beliggenhed nær Fangstpladserne og nær Markederne og vore politiske, hidtil unyttede Fordele i Relation til Island giver os bedre Chancer end noget andet Land i Europa. Altsaa er det ikke Erhvervsmuligheden, der er noget forkert ved, det maa være vor Fremgangsmaade.

Den anden Kategori af Indvendinger paapeger, at vore hjemlige Fiskere ikke har Tilbøjelighed for Langfart, de vil være selvstændieg og fortsætte som smaa Havbrugere, socialt ligestillet med vore smaa Jordbrugere. Den sidste Indvending er vel nok tildels rigtig, i hvert Fald for Øernes Vedkommende, og den er mig ingenlunde usympatisk. Jeg kan ogsaa godt forstaa den Ængstelse, der hist og her kommer til Orde for, at vidtgaaende Havfiskeriprojekter skulde revolutionere, ikke blot Fiskerierhvervet, men ogsaa dets sociale Struktur. Imidlertid er Ængstelsen ubegrundet, og den kan derfor heller ingen Indflydelse faa paa Afgørelsen af det nationaløkonomiske Spørgsmaal, vi har til Behandling.

Der er jo nemlig ikke Tale om at revolutionere, *men om at evolutionere.* Spørgsmaalet staar ikke paa en Omlægning af vort Fiskeri fra dets nuværende Driftsform til en ny, som betinger den gamle Driftsforms Ødelæggelse, men det staar paa *en Tilføjelse* til den gamle Driftsform af en ny, der vil tilføre Landet nye Indtægtskilder. Det bliver overset, at den tekniske Udøvelse af Havfiskeriet ikke beskæftiger noget overvættes stort Antal Mennesker, saaledes at en Opsugning af vore Fiskere kunde befrygtes. Hvis vi ser nøje efter, saa beskæftiger de store tyske saakaldte »Islandsdampere« kun 12 Mand, og Damperne, der gaar til Hvidehavet, 12—13 Mand incl. Kaptajnen. Det vil altsaa sige, at 155 Fiskedampere, der i Fjor var hjemmehørende i den tyske Fiskerihavn Geestemünde, kun beskæftigede 1860 Mennesker. Men med disse Dampere og denne relativt ringe Besætning var Fiskerne *i en enkelt tysk By* i 1924 i Stand til at hjembringe (hvad de solgte udenfor Tyskland lades her ude af Betragtning) ikke mindre end 122,000,000 Pd. Fisk, medens Danmarks 13,000 egentlige Fiskere i samme Tidsrum hjembragte 136,000,000 Pund Fisk. Og for i denne Forbindelse rent parantetisk at skitsere, hvad det er muligt at udrette under en fast og sikker Ledelse, skal her nævnes, at den samlede Omsætning i Geestemünde i 1910 kun udgjorde lidt over 25,000,000 Pund Fisk imod de nævnte 122,000,000 Pund i 1924.

Nu ved jeg nok, at der kan være delte Meninger om, hvorvidt man bør foretrække at fiske efter f. Eks. den islandske Metode eller efter den tyske Plan. Den sidstnævnte bestaar deri, at man indskrænker sig til at nedise Fisken ombord, og som derfor tillader Trawlerne den nævnte ringe Bemanding af 12—13 Mand, nemlig 1 Kaptajn, 2 Styrmænd, 4 Matroser, 2 Maskinister, 2 Assistenter, 1 Kok og 1 Radiotelegrafist. De islandske Trawlere flækker og salter derimod Fisken ombord og maa derfor have en større Besætning, som Regel 28—30 Mand, men dette forandrer jo ike Hovedsagen, thi hvis vi skal bruge Flækkere og ikke kan faa dem andetsteds fra, saa kan vi faa dem fra Færøerne, da et Par Hundrede Færinger i Saisonen gør Tjeneste ombord i engelske Trawlere eller andre udenlandske Baade. Disse vore nordlige Landsmænd er ligefrem verdensberømte som Flækkere. Nej, de Folk, der skal bruges til et Havfiskeri, kan nok erhverves uden at affolke Hjemmefiskeriet. Hvis vi tænkte os et saa resolut dansk Initiativ, at vi paa en Gang satte en Snes danske Trawlere i Fart, vilde den hele Besætning, der skulde bruges, efter den tyske Plan ikke engang beløbe sig til 300 Mand og efter den islandske Plan ikke til 1000.

Nu kunde man overfladisk indvende, at naar selve Fiskeriet ikke beskæftiger flere Mennesker, end her nævnt, saa er mit Udgangspunkt forkert. Saa har denne Sag i hvert Fald ikke nogen Betydning som *et Middel i Kampen mod Arbejdsløsheden.* Det er derfor lige saa godt her udtrykkeligt at paapege, at Havfiskeriets store Betydning jo ikke blot ligger i, hvad der fanges paa Søen, men nok saa meget i, hvilke Kræfter denne Fangst sætter i Bevægelse paa Landjorden, hvilket jeg senere skal komme nærmere ind paa.

Videre møder man ofte med den Indvending, at Havfiskeriet drager saa mange uheldige Ting med sig, at Mandskabet nærmest er til at beklage, og derfor maa vi hellere holde os derfra. Sociale Hensyn skulde med andre Ord tale imod et dansk Initiativ paa Havfiskeriets Omraade. Hertil skal jeg først bemærke, at Konsekvensen af denne Opfattelse er, at Havfiskeriet burde forbydes ved international Overenskomst. Nej, fra dette Udgangspunkt ender vi i Uføre. Ogsaa den sociale Side af Sagen har jeg sat mig ind i, og jeg har fornylig besøgt Ventesalene baade i Geestemünde og Cuxhaven, uden at jeg dér fik Indtrykket af, at her var Folk, som er til at beklage. Jeg mener ogsaa, at Arbejdere, der maa tilbringe den meste Tid af deres Liv i sundhedsfarlige Fabrikker, er værre stillet end Havfiskere. Jeg tror, Havfiskeren holder sig langt mere aandelig frisk og forbliver mere individuelt udviklet og legemlig sundere end f. Eks. en Smed, der i mange Stunder, Uge efter Uge, ligger i Dampkedlen, han skal sammennitte eller reparere. Paa den anden Side overser jeg ikke, at der her som overalt, hvor Livet er haardt, er et socialt Moment, der ikke kan skydes til Side. Det er klart nok, at Livet ombord paa en Trawler paalægger Arbejderne Forsagelser og drøje Tørn, og det er vigtigt, at man paa Forhaand er klar over, at *Ar-*

# Moderne Brobygning.

Den 24. Februar om Eftermiddagen mødtes de to himmelstræbende Hvælvinger til Broen over Tyne.

Som det vil ses, ligger Færdselslinjen i saa stor en Højde, at en almindelig Trampdamper med Lethed gaar hen under Broen, uden at dens Master kommer i Konflikt med Konstruktionen.

Foruden at være praktisk har denne Bro den Fordel ,at den har sjældent dekorative Linjer og derfor ikke er, som det ofte ellers er Tilfældet, en Skændsel i Landskabet. Her er tværtimod Tale om en vis Skønhedsvirkning i den dristigt svungne Bue.

---

*bejderne skal have Kompensation for Forsagelsen.* Denne Kompensation kan jo ordnes paa mange Maader, f. Eks. ved, at man gør Arbejderne til Parthavere, enten i Fangsten eller i Baadens Udbytte eller i begge Dele, og jeg ser ikke, hvorfor Arbejderne ikke skulde have Adgang til at blive Medejere i Baadene. Men alt sligt er jo Detailler, som det hverken er Stedet eller Hensigten at overveje her. Blot maa vi holde os klart, at det ikke er et socialt, men et nationaløkonomisk Spørgsmaal, vi har til Overvejelse. Hvis vi fra et nationaløkonomisk Synspunkt kommer til det Resultat, at Danmark maa gaa i Gang med Havfiskeriet — slet ikke har Raad til at lade det ligge et eneste Øjeblik — saa nytter det jo ikke, at vi lader os skræmme, fordi der blandt mange andre Vanskeligheder ogsaa øjnes sociale. Vor Opgave er da den at overvinde de sociale Vanskeligheder sammen med de andre. Dette vil saamænd blive den letteste Side af Sagen i et Land, hvor den sociale Forsorg og Erfaring er saa højt kultivet, som Tilfældet er hos os.

### *Havfiskeriet er et gigantisk Problem.*

Foran sagde jeg, at naar vi ikke tidligere har faaet noget ud af Storfiskeriet, kan det ikke skyldes, at vi har mangler Chancer, fordi vor gunstige Beliggenhed og vor Stilling til Island netop giver os glimrende Chancer; nej, Grunden maa være den, at vi ikke har baaret os rigtigt ad. Hertil har man indvendt, at da Erfaringerne har vist vor Uegnethed, bør vi lære af Erfaringen — og ikke gaa paa Eventyr igen. Men hvad er det, Erfaringen har lært os? Den har blot

læft os, at vore Forsøg har været for beskedne, vore Baade som Regel for gamle, altid for smaa og hyppigt ligefrem uegnede for Langfart. Derfor kan der aldeles ikke sluttes andet af vore tidligere Forsøg, end at vi bar os forkert ad, og der er ikke tilvejebragt nogetsomhelst Materiale, der fra et nationaløkonomisk Synspunkt kan virke afskrækkende. Et Storfiskeri fjernt fra Landets Grænser maa have velegnede Baade. Dem har vi aldrig haft. Et Storfiskeri maa ligge i en fast og sikker Organisation. Den har aldrig været der. Endvidere maa Havfiskeriet have sit Supplement paa Landjorden, nemlig baade en Markeds- og en Industri-Organisation. Disse Ting har aldrig været til Stede i *samvirkende* Orden. Desuden kan et Storfiskeri ikke planlægges for en Saison eller med nogle enkelte Baade. Der maa lægges an paa langt Sigt. Det har vi aldrig gjort. *I endnu højere Grad end i Landbruget maa der regnes med gode og daarlige Aar.* I 1924 tjente alle Guld i Barrer. I Aar er Resultaterne hyppigt magre. Det er klart, at hvis et Fiskeri-Initiativ startes i et daarligt Aar, og der ikke er Penge nok til at fortsætte med for at søge Revanche, ja saa bliver Tabet totalt og virker afskrækkende. Fiskeriet maa lægge hen af de gode Aar for at have noget at staa imod med i daarlige Tider. Her er det, der ofte syndes.

Dertil kommer, at Enkeltmand, som saa sandelig har mødt ringe Forstaaelse i vort Land, kan trættes, naar Fiskeriet ikke ret hurtigt svarer til, hvad han havde ventet. Derfor kalder Storfiskerierhvervet ikke alene paa Enkeltmand alene, men paa Samfundet, paa Samvirken mellem alle de interesserede Faktorer, saaledes at der startes, arbejdes og udvikles paa en bred Basis og i stadig Føling med alle Fiskerierhvervets Grene. Ganske overfladisk er det i hvert Fald, naar der konkluderes, at Nordmænd og Islændere egner sig for Havfiskeri, men at Danskerne ikke gør det. Man overser ogsaa, at Nordmændene og Islænderne blev tvungne ud paa Havet for at faa deres Folkeøkonomi i Orden. Danskerne havde Jorden at dyrke, og vore Fiskere havde relativt langt lettere end andre Landes Fiskere ved at skaffe sig Fortjeneste i hjemlige Farvande i snævreste Forstand. Derfor var der intet Incitament, der drev Danskerne langt ud. *Men det er der nu.* Vi trænger til nye og til flere Strenge paa vor nationaløkonomiske Bue. Vor Landbrugseksport er ikke i Fare, men den er udsat for en haard og stadig stigende Konkurrence. Tænk et Øjeblik paa de mange nye Andels-Svineslagterier efter dansk Mønster, der opføres i vore Nabolande, og søg at overveje, hvad de signaliserer af Alvor! — Statskonsulent *Sørensen* i Washington har regnet ud, at Danmark leverer en Trediedel af Verdensmarkedets Smørmængde, en Fjerdedel af Flæsket og en Femtedel af Æggene. Det er naturligt — siger han — at vore Landbrugere og Nationaløkonomer ser med Bekymring paa den stærke Fremgang i Eksporten af dyriske Produkter fra visse oversøiske Lande. Han har Ret, thi en delvis Svigten af vore Eksportmarkeder vilde ikke blot være skæbnesvanger for Landbruget, men for hele vort Samfund, da ca. 85 pCt. af Danmarks samlede Eksportbeløb indbjerges ved Salg af Landbrugets Produkter. Den økonomiske Forskydning paa Verdensmarkedet maner Landbruget til Paapasselighed og Initiativ, men for Samfundet som Helhed bliver der ud fra det her anførte en dobbelt Anledning til at spejde efter nye Erhvervsgrene, baade for at have et Supplement og *for at faa en Reserve.* Havfiskeriet kan blive Supplement og Reserve.

Det moderne Havfiskeri har sat alle søfarende Nationer i Bevægelse. Fiskeriets rivende Udvikling driver mere og mere mod Nord til Farvande, vi plejer at kalde hjemlige. Alle søfarende Nationer gaar paa Langfart. Selv Russerne er nu i Gang og, som det synes, godt i Gang. Mange Hundreder af tyske Damptrawlere løber i Vandene mellem Island og Færøerne. Britiske Redere viser levende Interesse for disse Omraader. De latinske Folkeslag, Franskmændene, Spanierne og Italienerne, styrer mod New Foundlands rige Fiskebanker, hvor det hedder sig, at nu ogsaa Englænderne vil optage Fiskeriet i større Omfang. I den fiskeritekniske Verdenspresse spiller Grønland efterhaanden en stor Rolle i Diskussionen. »*Grønland er Fiskeriets Fremtidsland*«, skriver man. Lad mig i denne Forbindelse minde om, at store italienske Damptrawlere, efter forgæves Forhandling med Islænderne, nu søger en Operationsbasis paa Færøerne. Man siger til mig, at det er tvivlsomt, hvad disse Italienere faar ud af deres Selskaber. Hertil indvender jeg, at det er baade politisk og nationaløkonomisk sindbilledligt interessant og beskæmmende, at medens vort Samfund er utinteresseret i det store Havfiskeri, møder Italienerne hos Myndighederne i vort fjerneste Amt med vidtgaaende Planer. Og det paa en Tid, hvor Færingernes egen Flaade af Mangel paa Kapital er *pilraadden* og uegnet til at sikre vore Landsmænd ikke blot en Fremtid, men sømmelige Erhvervsforhold!

Hjemme hos os selv bør det ogsaa være Genstand for Paaagtning, at der hos jydske Fiskere spores Udlængsel. For et Aar siden androg 8 Kutterførere i Esbjerg om Hjælp til omfattende Fiskeriforsøg under Island. Rundt om i Jylland er der Vidnesbyrd nok om, at man har Blikket rettet mod Farvandene ved Island og Færøerne. Lad os dog komme denne Virksomhedstrang i Møde og søge den udnyttet til Gunst for de Virkelystne og til Fordel for vor Nationaløkonomi. Der er i Sandhed nok, som bør inspirere vort Samfund til et Fiskeri-Initiativ, enten vi som Udgangspunkt tager den Kendsgerning, at *vore direkte Udgifter til Arbejdsløshedsunderstøttelse i de sidste 17 Aar har udgjort ca. 300 Mill. Kr.*, eller vi begynder med Erkendelsen af, at det færøiske Fiskeri nødvendigvis maa ophjælpes; eller vi med Øjet fæstet til Verdenskortet gør os klart, at Danmark ved sin Beliggenhed nær de rigeste Fiskepladser i Europa, ved sit Forhold til Island, Grønland og Færøerne og ved sin Nærhed af de bedste Afsætningsmarkeder har Fiskeri-Chancer som ingen anden Stat. *Problemet er gigantisk i dets Perspektiv.*

# Sejlmageren fortæller.

En sandfærdig og gribende Skildring om en haard Rejse.

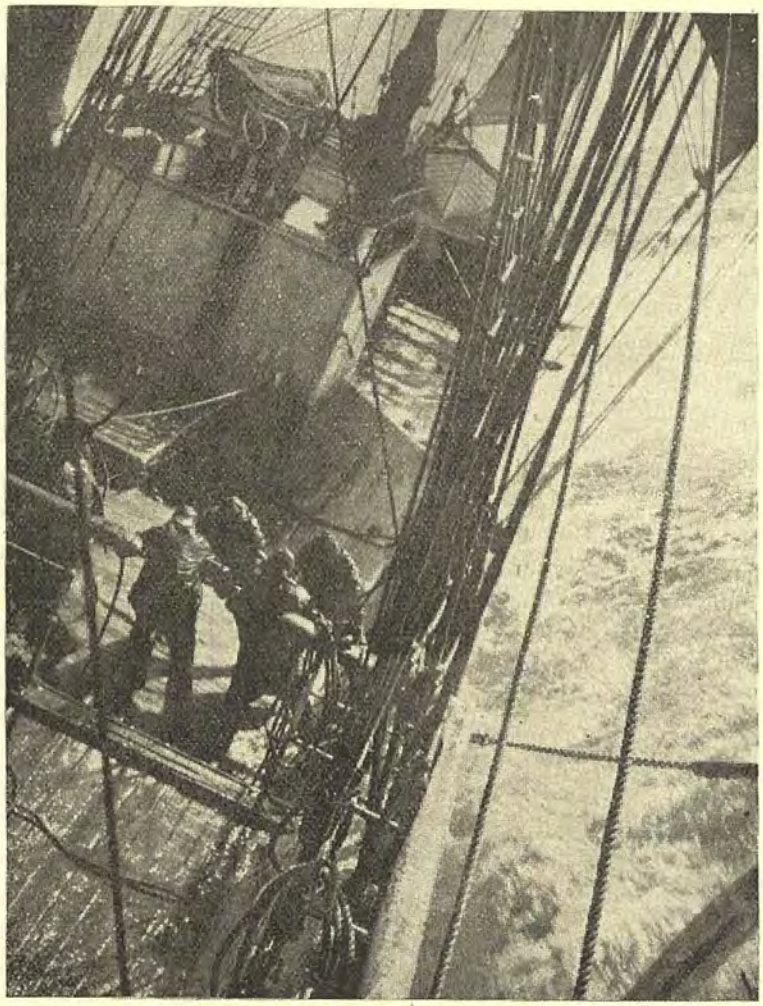
Gennem de hylende Fyrrer. — En Begravelse i Syd-Havet.

Vi var paa Vej fra Rio Janeiro til Australien. Skuden var ballastet med Sand, der var forsvarligt surret og afstivet. Et Lag Brædder dækkede det hele. Støtter var sat op under Mellemdæksbjælkerne, Fortøjningskætting var spændt tværs over det hele, og Langskibs var der svære Planker spændt mellem Støtterne, saa det var næsten umuligt, at Ballasten kunde forskyde sig, selv om Skibet vendte Bunden i Vejret.

Men det var heller ingen Lystsejlads, vi skulde ud paa. Syd for Cap det gode Haab fik vi den første Tørn. Det var en Aften ved 6-Tiden, at en Byge ramte Skibet og krængede dette over, saa læ Ræling blev lagt under Vand. Vi havde alle Sejl oppe, og Sejlene var nye og stærke. Skibet blev ved at kræng over, saa hvis ikke Sejlene snart blæste ud af Ligene, eller Skøderne sprang, vilde vi snart se Skuden vende Bunden i Vejret. Frivagten kom kravlende ud af Ruffet, og langs luv Side arbejdede de sig agterover. Her var baade Kaptajn og Styrmand til Stede. Kaptajnen tog selv Rattet, men Skuden lystrede ikke Roret.

»Kap Storskødet!« skreg Kaptajnen.

Det var let nok sagt, men hvem kunde komme til det, naar læ Ræling var under Vand? Mærsefaldene blev kastet los, men det hjalp intet; thi Ræerne vilde ikke ned. Vi troede vor sidste Stund var kommen. Vinden hylede i Riggen og Søerne piskedes til Skum af den haarde Hagelbyge. Saa pludselig sprang Storskødet, et Par Merseskøder fulgte efter. Sejlene slog nogle drøje Slag og forsvandt saa i Laser ud over Havet. Nu begyndte Skuden at rejse sig, da Sejlpresset var borte, og snart laa den igen paa ret Køl; men hvor saa den ud til Vejrs, ikke et eneste helt Sejl, bare Laser, og de sprængte Skøder slog mod Master og Ræer! Da Bygen var drevet over, blev alle Mand sat i Gang med at binde andre Sejl under. Hele Natten arbejdede vi, og ved Morgengry var Fuldriggeren igen under fulde Sejl. Ballasten blev undersøgt, om den havde forskubbet sig, men det viste sig ikke at være Tilfældet. Nu gik Vinden vestlig, og for skværede Ræer fløj vi afsted. Der gik en frygtelig Sø. Taarnhøje Bølger kom rullende, løftede Skibet højt i Vejret, for saa at lade det synke dybt ned i en Bølgedal. Hvilken Slingring der var, det var umuligt at holde sig fast i Køjerne, naar vi havde Frivagt. Vi maatte stuves fast med Knæene mod Køjekanten, og Ryggen mod Rufvæggen, for at vi ikke skulde blive kastet ud under Søvnen, naar Skibet tog en af sine slemme Overhalinger. Det var ikke rart at være til Rors; thi det var umuligt at holde Kursen. Naar Skibet blev løftet op paa en Bølgetop, snurrede det rundt, og naar det saa igen kom ned i Dalen, laa det tværs af Søen. Kaptajnen bandte og svor. Den ene efter den



Det var saa underlig uhyggeligt med den døde Styrmand liggende der i Baaden. I det klare Maaneskin, som der var i disse Nætter, kunde vi tydelig se det i Sejldug indsvøbte Legeme, naar vi var oppe i Riggen. Det rullede frem og tilbage følgende Skibets Bevægelser. I den lille snævre Verden, som et Skib er, er der altid en vis Uhygge ved at have en død liggende, især naar man kan se den døde hele Tiden.

anden blev jaget fra Roret, men da det viste sig, at ingen kunde styre ordentlig, blev der sat to Mand til Rors med Ordre til at holde Vind og Sø agterind, og forresten styre saa godt det var muligt.

Dag gik efter Dag stadig Vestenvind og høj Sø og en Slingren, saa vi ventede hver Dag at se Riggen gaa over Bord. En Morgen var der to Svenskere ved Roret. Kaptajnen havde faaet sin Frokost bragt ned i Kahytten som sædvanlig. Døren ned til Spisesalonen stod lidt paa Klem, og en liflig Duft af ristet Brød og Skinke steg op og kildrede de to Rorgængeres Næser, maaske drog de en Sammenligning mellem Kaptajnens ristede Brød og Skinke, og saa det tørre Preservekød, som ventede dem forude. I hvertfald glemte de at se paa Kompasset, og Skuden dansede helt rundt, og rullede, saa Frivagten, der var til Køjs, blev kastet ud paa Dørken. Det var just ikke Velsignelser, der blev udtalt over de to, der stod til Rors. I Kahytten, hvor Kaptajnen sad med sin Frokost, var det rent galt. Ved den voldsomme Overhaling, som Skibet tog, blev alt, hvad der stod paa Bordet, kastet over det paa Bordet anbragte Slingrebrædt, og alt havnede paa Gulvet. Kaptajnen søgte at standse noget af det i Farten, men idet han rejste sig op, fik han selv Overbalance og satte sig paa Gulvet. For dog at have et Holdepunkt, greb han fat i et Bordben, Bordet, der ellers stod godt fast, blev ved dette voldsomme Tag, som Kaptajnen tog for at holde sig fast, revet løs og nu rullede Kaptajnen frem og tilbage siddende paa Gulvet mellem Skaar af knuste Kopper og Tallerkener, idet han bandte og svor over Rorsmændene og raabende paa Kokken om Hjælp. Denne kom ogsaa snart til Stede og fik Kaptajnen paa ret Køl igen. Det var den voldsomste Slingren, vi havde haft, og vi ventede hvert Øjeblik, at Riggen skulde gaa over Bord. Det varede heller ikke længe, før der sprang to Mersebarduner om Styrbord paa Stortoppen.

Nu begyndte der at blive alvorlig Fare paa Færde. Det var ingen Spøg at miste Riggen i denne voldsomme Sø. Alle Mand kom paa Dækket, to Mand af de bedste blev sat til Rors og fik Ordre til at holde Skibet saa støt som mulig med Vind og Sø ret agter ind. Skulde den underdrejes for Bagbords Halse, vilde den jo tage nogle drøje Overhalinger, før den kom igennem Vind og Sø. Saa blev den holdt ret af Vinden, og nu fik vi travlt med at sætte nye Barduner op af Fartøj-

(Fortsættes Side 31.)

DFS0001511

# Hanstholm Fyr.

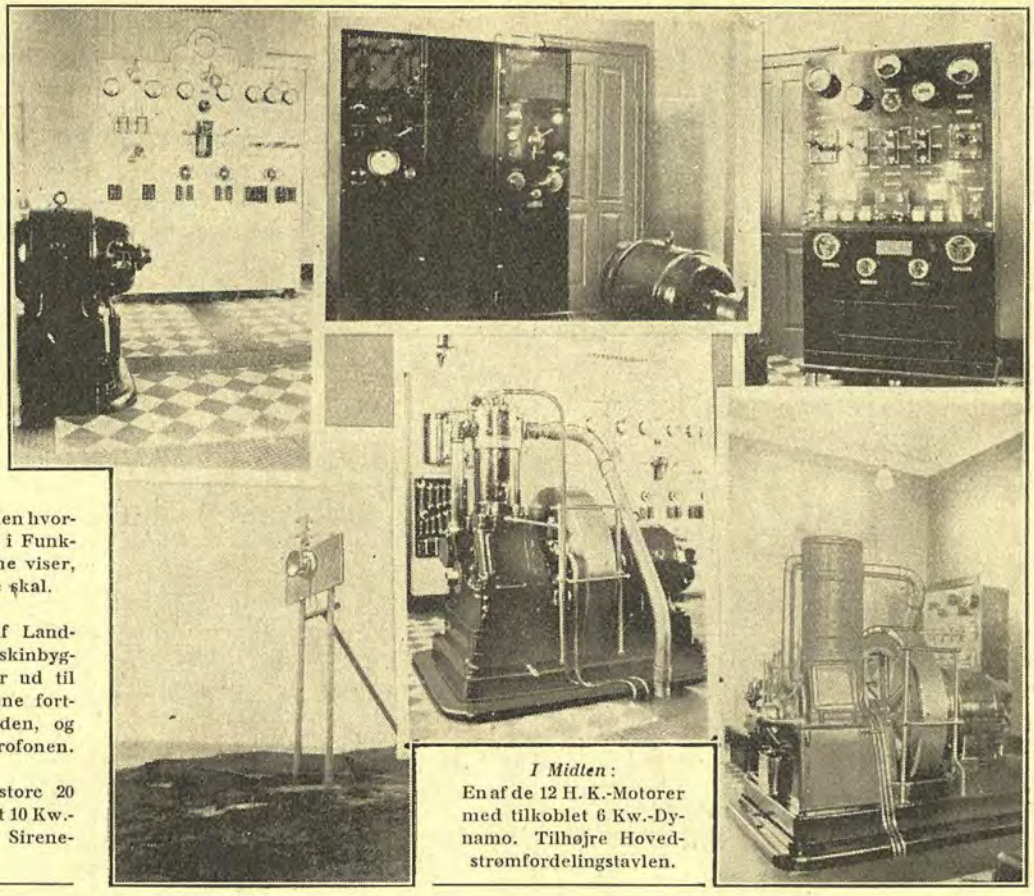
Fyrteknikens Triumf. — Et Fyr med Verdens-Rang. — Vor Medarbejder aflægger et Besøg paa Hanstholm.

Navnet alene havde for en Menneskealder siden en ilde, uhyggevækkende Klang i Søfartskredse . . . mange var de søfarende, som i Aarenes Løb var strandet paa dette farlige Punkt af Kysten, og hvis Ben nu smuldrer paa den fattige, vindblæste Kirkegaard.

Fremskridtet medførte imidlertid i 1888 en Forandring til det bedre, ikke alene blev Hanstholm Fyr elektrisk, men — af størst Betydning —: der oprettedes Taagesignalstation med to udskudte Sirener, én paa hver af de to Pynter Helshage og Roshage. Dette for Skibsfarten næsten uvurderlige Fremskridt bortelimínerede næsten helt den indtil da bestaaende Fare, som det var i usigtbart Vejr at runde dette skarpe Hjørne af Kysten.

Med det rivende Fremskridt, som vor Tid har været Vidne til, blev det imidlertid nødvendigt at foretage en ny Modernisering, og denne, som har givet Hanstholm Fyr Rang af Verdens-Fyr, gennemførtes i Slutningen af 1926 og er bogstavelig talt et lysende Eksempel paa, hvad moderne Fyr-Teknik kan præstere.

. . . . Vi kører en taaget Dag, trukket af de mange Hestekræfter, ud i det vædedrivende, triste, graa Landskab. Det gaar Bakke op og Bakke ned, og pludselig, mens vi befinder os paa en Højde, bryder Solen frem. Taagen letter og driver langsomt bort, tilsidst er kun Lavningerne fyldte — — — et underligt, uvirkeligt Landskab, lignende en mælkehvid Sø, hvoraf Højderne rager op som lige saa mange mørke Øer. Nu dukker det høje Land — Hanstholmen — op forude, og den sidste store Bakke tages, ikke uden Anstrengelse. Saa befinder vi os paa »Højlandet« og ser de sidste Rester af Taagen nede i Lavningerne, jaget paa Flugt af en frisk Brise og rødmende af Solen, der nu har faaet Magten.



*Øverst til venstre*: Hovedstrømfordelingstavlen. Tilvenstre den ene af de smaa Dynamoer.

*I Midten foroven*: Radio-Senderen med Ensretter-Panelet til venstre, Sendelampe og Afstemningsagregat tilhøjre, endvidere ses den ene Halvdel af den ene Generator. Yderst tilvenstre en Del af den lille Radio-Generator.

*Øverst til højre*: Sirenetavlen hvorfra alle tre Sirener sættes i Funktion. Maaleinstrumenterne viser, om de virker, som de skal.

*Nederst til venstre*: En af Land-Sirenerne. Fra Fyrets Maskinbygning gaar der Ledninger ud til begge Sirener, fra den ene fortsætter de ned til Stranden, og derfra i Kabel ud til Hydrofonen.

*Nederst til højre*: Den store 20 H. K.-Motor med tilkoblet 10 Kw.-Dynamo. I Baggrunden Sirenetavlen.

*I Midten*: En af de 12 H. K.-Motorer med tilkoblet 6 Kw.-Dynamo. Tilhøjre Hovedstrømfordelingstavlen.

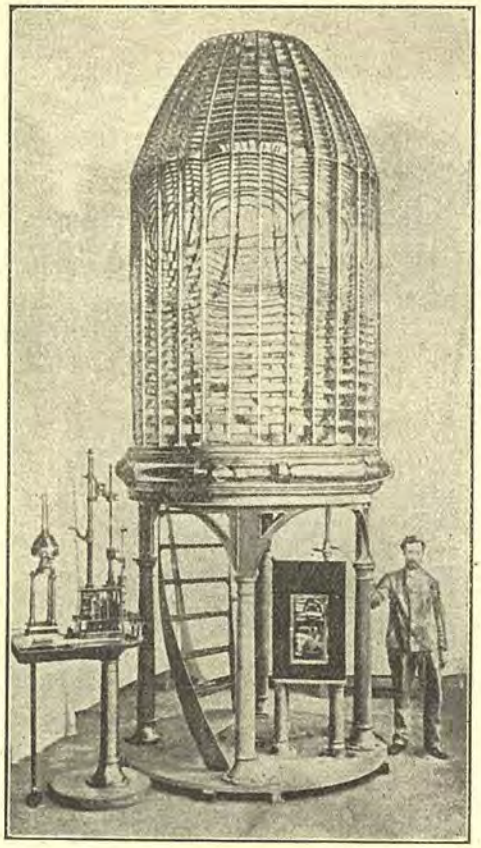
. . . Der er mange Indgange i den hele Etablissementet omgivende Mur. Vi begiver os »indenfor Murene« og finder efter nogen Søgen ind til Kernen i denne Labyrint af Gaarde og Gange. En Fyrbetjent stiller sig til vor Disposition, og lidt efter befinder vi os — efter at have passeret nogle Trapper, hvis solide Granittrin just ikke er magelige — i Lanternerummet, det »allerhelligste«, den egentlige Livsnerve i hele Etablissementet. . . . Synet heraf er overvældende. Den mægtige Linse, der er 3½ Meter høj og vel 2 Meter i Diameter, er helt lukket som en Cylinder, der foroven tilspidses. Over og under Brændpunkterne bestaar den af Prismer, som er anbragt enkeltvis. Omkring selve Brændpunkterne samles de nærmeste Prismer i tætsluttende Cirkler. 10 Grupper er der med 3 Blink i hver. Karakteren af Fyret er 3 Blink hvert tyvende Sekund; altsaa er Linserne 200 Sekunder om at gøre een Omdrejning. Hele Linsen bestaar af ca. 1600 enkelte Prismer.

Vi giver os god Tid til at betragte dette Vidunder, der paa sin blankpolerede Sokkel drejer rundt paa smaa Staalhjul. Brydende det gennem den høje Lanterne indstrømmende Dagslys synes det, som om Linsen samtidig opsamler og fortætter det, saa der staar ligesom en svag Glorie om den, der forskønnes af de regnbuefarvede Reflekser, som lyner ud af Prismerne. . . . Men vi maa videre! Inde i Linsen staar selve Lampen, det er en 10,000 Lys-»Pære«, altsaa ingenlunde en almindelig. Disse Lampens 10,000 Lys forstærkes gennem Linsen til ca. 8,000,000. En lille Elektromotor trækker Linsen rundt.

Fyret er forøvrigt bygget i 1842—43. I 1888 blev det som foran nævnt forandret til elektrisk Fyr, Verdens dengang stærkeste. Lysgiveren var en Buelampe, hvis Lys gennem Linsen forstærkedes til ca. 20,000,000 Normallys. Samtidig indrettedes et dengang moderne Taagesignal-Anlæg. De to Sirener dreves ved komprimeret Luft paa 2½ Atmosfæres Tryk. 2 store 60 HK. Dampmaskiner med hver sin Luft-Kompressor besørgede Luften komprimeret i et Par mægtige Beholdere, hvorfra den i Rørledninger gennem en Reduktionsventil førtes ud til Sirenerne. Et Urværk med en Knastventil aabnede for Afgang af Luften og regulerede saaledes Brølene. Begge Dampmaskiner kunde ved Forlagstøj kobles til hver sin Vexelstrøms-Dynamo. Den ene af Maskinerne gik selvsagt hver Nat til Fyret. Den sidste Modernisering: Glødelampe i Stedet for det mere upaalidelige og med andre Ulemper behæftede Buelys, Dampanlægget afløst af Motorer med morderne Dynamoer, elektriske Sirener og Radio-Peilstation blev som nævnt afsluttet i 1926 og virker fuldtud tilfredsstillende.

Efter denne lange Forklaring maa vi ud paa Omgangen og trække frisk Luft. Udsigten er ikke vid; det er diset, og Taagen lurer inde over Land. Men vi maa løsrive os fra Beskuelsen af det storlinjede Landskab, hvis vi skal naa at se det øvrige Etablissement, inden den korte Eftermiddag er svundet.

. . . Kommen ned fra Taarnet ser vi, at Taagen kommer nærmere. I eet Nu er den over os, udslettende alle Konturer, indhyllende alt i sin klamme, hvide Aande. Til vort Held kan vi maaske faa Lej-



Den store Linse i Fyret.

lighed til at se Taagesignalet i Virksomhed. — Paa Vejen ser vi ind i Maskin-Hallen.

Et kort Overblik viser os et stort, lyst Lokale. Højt til Loftet er der. Gulvet er belagt med smukke, røde og gule Fliser. Maskiner og alt øvrigt er symmetrisk placeret over hele Gulvfladen. Gennem Lokalets Varmeapparater udaander et Ventralvarmeanlæg sin behagelige Varme. . . . Vi faar en kortfattet Forklaring over det, vi ser, og lytter interesseret:

3 Højtryks (Diesel)-Motorer med hver sin Dynamo, 3 Motor-Generatorer, 1 Hovedstrømfordelingstavle, 1 Strømfordelingstavle for de to Landsirener og Undervandssirenen. Og endelig Radioafsenderen, som ogsaa er monteret paa en Tavle eller saakaldt »Panel«. Under normal Tjeneste (Fyret alene) benyttes en af de smaa 12 HK.-Motorer med tilkoblet 6 Kw.-Dynamo. Fyrlampen tager da sit Strømforbrug fra et Akkumulator-Batteri, som samtidig »lades« af Dynamostrømmen: saakaldt Paralleldrift. — Under Taage, naar Sirener og Radio-Sender skal virke, leverer den store 10 Kw.-Dynamo, der er koblet til den 20 KH.-Motor, Strøm baade til Fyr, Sirener og Radio. De to 4 Kw.-Generatorer (hvoraf den ene staar i Reserve) producerer Vekselstrøm til alle tre Sirener. Den tredie 1½ Kw.-Generator leverer Vekselstrøm til Radio-Senderen. Skulde den store Motor af en eller anden Grund svigte og derved sætte sin tilkoblede Dynamo ud af Funktion, kan den anden lille 6 Kw.-Dynamo, drevet af sin Motor, levere Strømmen til Sirenerne og Radio-Senderen.

Vi ser paa den store Hovedstrømfordelingstavle. Den er af hvidt Marmor, paamonteret et Utal af Maaleinstrumenter, blanke Kobber-Afbrydere og -Omskiftere og forskellige andre Dele. . . . Her er Stedet, hvorfra Strømmen fra de tre Dynamoer og Akkumulator-Batteriet fordeles rundt til de Steder, hvor den skal benyttes.

.. . Men nu er det hele i Gang p. G. a. den nyligt opstaaede Taage. Rummet fyldes af Lyd. Motorens taktfaste »mukke-bik« akkompagneres af Dynamoens dybe Summen, isprængt en høj, syngende Tone fra Generatoren, der haster 1800 Gange rundt i Minuttet. Og over de andre Lyde høres den lille Radio-Generator, der med sine 2500 Omdrejninger i Minuttet faar Luften til at vibrere med en Tone, der ligger helt oppe i Diskanten. Radio-Senderens Lamper lyser, og hver Gang, den giver Tegnene, høres en Lyd, der som et langtrukket »U-u-u-u« ligesom søgende synes at bane sig Vej mellem alle de andre Lyde. . . . Alle disse Lyde forener sig i en fuldtonende Sang, en Pris til det tyvende Aarhundrede — Elektricitetens og Explosions-Motorens Aarhundrede!

. . . Og i Sandhed — hvilken Forandring fra det gamle Dampanlæg, som ganske vist var imponerende, men alligevel intet mod dette, som tillige virker overvældende. Tilsyneladende overordentlig indviklet er Betjeningen deraf lettere end det gamle Anlæg, fortælles der os.

Velvilje bliver imidlertid atter nødvendig for at faa en Forklaring af Sireners og Radios Indretning og Virkemaade, ogsaa for at faa fuld Forstaaelse af det Fremskridt, der er foregaaet. — Det er jo saaledes, at naar Taagen breder sin hvide Uldkappe over Sø og Land og spærrer for Udsynet, skaber den hos Sømanden en højst generende Utryghedsfølelse, der forstærkes, jo mere trafikeret det Farvand er, som han i Øjeblikket besejler, eller jo farligere den Kyst er, som han skal runde og som Taagen har berøvet ham Synet af; han sejler da i »Blinde«, har kun sit Kompas og sin Log at rette sig efter, men disse *kan* svigte. Der maa da gives ham andre Hjælpemidler i Hænde, og derfor er der paa alle farlige Punkter af Landenes Kyster ved Fyrene indrettet Taagesignalstationer, der, saasnart Taagen indtræffer sættes i Virksomhed.

Ved Hanstholm, hvor Kysten danner et »afskaaret Hjørne« med to Pynter, er der paa hver Pynt opstillet en Sirene, desuden er der ca. 2½ Sømil fra Fyret paa Bunden af Havet anbragt en Undervands-Sirene og endelig er der den fuldt moderne Radiosender, der virker som Peilstation m. m. Alle disse Apparater sættes under Taage i Gang. Landsirenernes Virkningsgrad er imidlertid stærkt begrænset, d. v. s. dels er den Vinkel, indenfor hvilken Signalet høres, forholdsvis smal, og dels er Længdedistancen for Signalets Hørbarhed stærkt afhængig af Vejrforholdene: Vindretning og Vindstyrke, ligesom ogsaa af andre Forhold, saaledes, at den Gavn, Skibene har af Landsirenerne falder indenfor et begrænset Omraade i forholdsvis kort Afstand fra Kysten. Til Gengæld kan Signalet saa indenfor dette Omraade høres af *alle* Skibe. Undervandssirenens — eller Hydrofonen, som den benævnes — Signaler kan høres paa betydelig længere Distance, men kan *kun* opfanges af Skibe, der er udstyret med Modtager for Undervandssignaler. En populær Fremstilling af disses Indretning er som følger: To Mikrofoner er an-

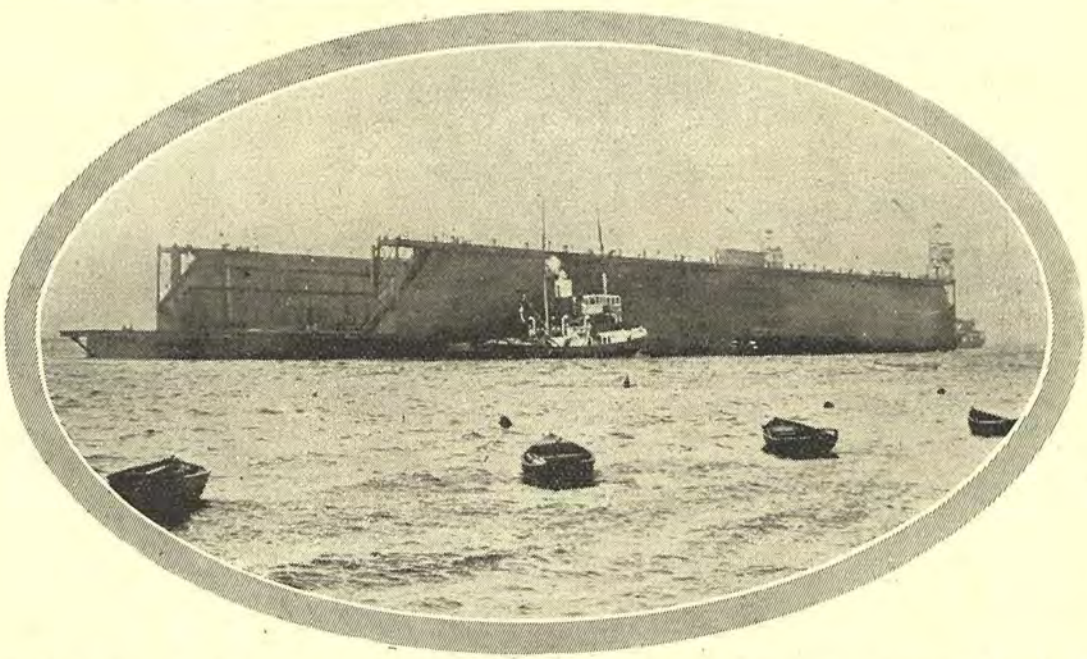
bragt paa hver sin Skibsside i en vandfyldt Beholder, som saa dybt som muligt er befæstet til Skibsbundens Inderside. Fra Mikrofonerne er der ført Ledninger op til en Telefon i Styrehuset. Paa Ledningen findes en Omskifter saaledes, at Telefonen kan sættes i Forbindelse med begge Mikrofoner. Befinder Undervands-Lydgiveren sig langt ude til Siden vil Lyden kun høres i den Mikrofon, der vender mod den. Drejes Skibet til Lyden er lige stærk i begge Mikrofoner, er Lydgiveren ret for Skibets Stævn. — Forøvrigt har Hydrofonen ved Hanstholm en særlig Mission, som senere skal omtales. Lydbølgerne fra Undervandssignaler, hvad enten disse gives fra Sirener eller Klokker, har som nævnt den Egenskab, at de forplanter sig meget langt med stor Tydelighed, dette har sin meget nærliggende Aarsag i, at Vandet jo er en konstant Masse, der ikke som Luften er undergivet Forandringer, som i Form af Blæst, mer og mindre tyk Luft, foraarsaget ved Regn eller Taage, paatrykkes Lydbølgerne. Princippet har forøvrigt f. Eks. af Grønlænderne været kendt i Aarhundreder, omend under meget primitive Former.

Radiosignalet kan selvsagt kun opfanges af Skibe, der er udstyret med Radiomodtager, men for at kunne udnytte de Signaler, der udsendes fra Pejlstationerne paa rette Maade, skal disse være tilsluttet en Ramme-Antenne eller anden Pejle-Anordning. Opfindelsen af dette saakaldte Radio-Kompas har medført, at der fra mange Fyr-Stationer i Taage, bl. a. altsaa Hanstholm, afgives reglementeret Radiotaagesignal.

Sirenerne er indrettet omtrent paa samme Maade og virker i Princippet ligesom en almindelig Radio-Telefon: En meget kraftig Elektromagnets Vindinger gennemløbes af en Vexelstrøm, der udvikles af en Motor-Generator og har et Periodetal paa 525, derved magnetiseres og afmagnetiseres Elektromagnetens Jernkærne skiftevis, og henholdsvis tiltrækker og slipper en svær Staalmembrans Anker. Membranens derved frembragte heftige Svingninger frembringer derved Tonen, som svarer til det engang for alle afstemte Periodetal. Sirenernes enkelte Dele er indesluttet i en stor »Daase« — ikke ulig en Radio-Telefons Daaser — forsynet med en Tragt, der skal samle Lydbølgerne.

Det er Opfindelsen af Hydrofonen, der har bragt de elektriske Sirener i Anvendelse, idet nemlig Hydrofonens Konstruktion er en saadan, at den elektriske Strøm ikke kan afbrydes, medens den ingen Lyd afgiver; denne Strøm udnyttes da i Mellemtiden af de to Sirener. Tonen, de giver, er *noget* højere end de gamle Luft-Sireners, men kan ikke sættes ned, uden at gøre ogsaa Hydrofonens Tone dybere, hvad der vil være uheldigt.

Som foran nævnt, har Hydrofonen en særlig Mission, idet den, naar der ved samme Station findes Radio-Sender, som ogsaa fordrer elektrisk Strøm, kan sættes i Forbindelse med denne. Hydrofonens Signaler kan benyttes til Afstandsbestemmelse, idet Lydens Hastighed i Vand benyttes som Afstandsmaaler. Radio-Signalet høres i det Øjeblik det afgives, medens Tidsforløbet fra det Tidspunkt, Undervandssignalet afgives til det høres, afhænger af Afstanden og Lydens Hastighed i salt Vand, der er een Sømil i ca. ,13 Sekunder. For at Afstanden let kan findes, gives der efter selve Kendingssignalet: H.M., gentaget 3 Gange, en Afslutningsprik (kort Lyd) efterfulgt af 20 Prikker. Tids-Intervallet fra den ene Prik



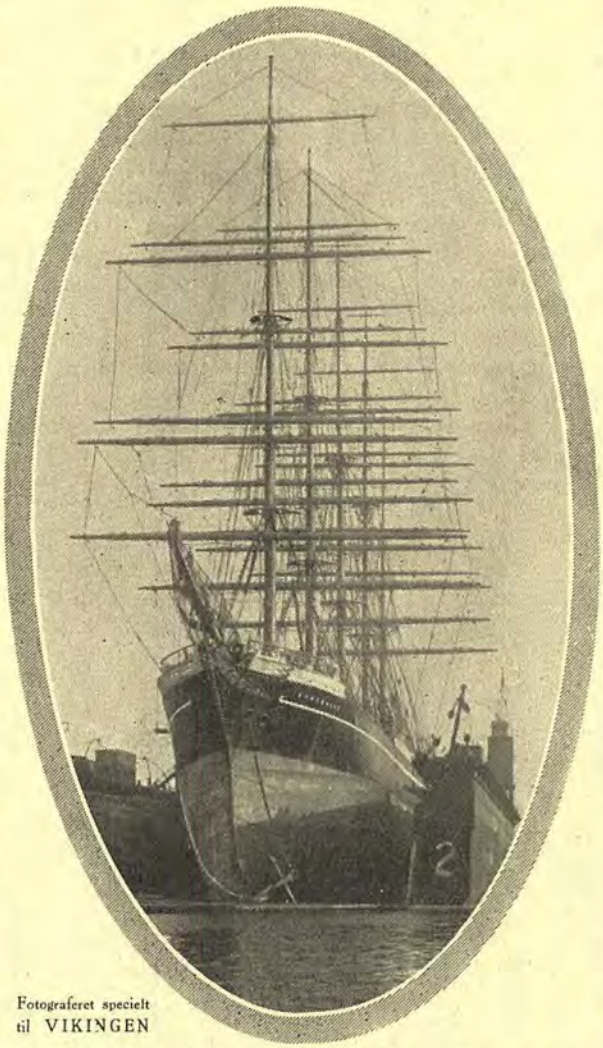
# En Kæmpeflydedok paa 25000 Tons som Betaling.

Hosstaaende Billede viser den Kæmpedok, bygget paa Vulkanværftet i Hamburg, som Tyskland fornylig maatte aflevere til Frankrig til Brug i Havnen i Brest som et Led i Skadeserstatningen. Her ses Dokken paa Vej til Bestemmelsesstedet trukken af nogle kraftige Slæbere.

begynder, til den næste er nøjagtig 1,3 Sek. Hydrofonen lyder samtidig med, at Afslutningsprikken efter Kendingssignalet slutter. Naar Signalet observares, tælles Prikkerne, indtil Undervandssignalet begynder; det Tal, der da naas, angiver Afstanden i Sømil, som Skibet er fjernet fra Hydrofonen. Det siger da sig selv, at naar Hydrofonen er anbragt et passende Sted, kan Skibet ikke undgaa at komme fri af det farlige Punkt, som den skal gardere det for. Og tillige kan der spares betydelig Tid ved at der paa lang Distance kan styres lige paa Hydrofonen. Radiosignalet kan altsaa benyttes særskilt til Kurspejling, og sammen med Undervandssignalet til Afstandsbestemmelse, som kan foretages med sikkert Resultat indenfor en Afstand af 20 Sømil. Skibe, der *baade* er udstyret med Modtager for Radio og Undervandssignaler, faar altsaa det fulde Udbytte af Stationen — men denne virker altsaa kun i Taage.

Radio-Senderen er som nævnt fuldt moderne, en Rør- eller Lampe-Sender. Den bestaar af to »Paneler«, et for Ensretning og et for Sendelampe og Afstemningsaggregat. Jævnstrømmen gaar direkte ind paa en Omformer, hvor den omdannes til Vekselstrøm med et Periodetal paa 500. Spændingen sættes derefter ved en Transformator op til ca. 10,000 Volt og derpaa ensrettes og udjævnes den ved Hjælp af et Par Ensretter-Lamper. Den derefter fremkomne høje Jævnspænding (pulserende Jævnstrøm) benyttes til Anodespænding paa Sendelampen. Baade Ensretterlampernes og Sendelampens Glødestrøm tages fra Primærspændingen: Vekselstrømmen, der faas fra Omformeren; men da denne er for høj (ca. 210 Volt), bliver den gennem Transformatorer henholdsvis for Ensretter- og Sendelampe sat ned til den Spænding, som disse Glødetraade kræver. Spændingen kan selvfølgelig forøvrigt varieres ved Glødemodstande. Senderen er en 0,5 Kw.-Station og er afstemmelig til alle Bølgelængder, men da den — foreløbigt ialtfald — skal arbejde paa 1000 Meter, er den een Gang for alle afstemt hertil. Forøvrigt er den indrettet baade for kontinuerlige og diskontinuerlige Svingninger, men da Praksis har vist, at Pejlstationer egner sig bedst for diskontinuerlige Svingninger, benyttes kun disse.

For alle tre Sirener og Radiosenderen er der en fælles »Tegngiver«, som bestaar af et »Urværk« med nogle Knasthjul, hvis Knaster slutter og afbryder nogle Kontakter og roterer ved Hjælp af en lille Elektromotor. — Signalerne kommer i denne Rækkefølge: N.W-Sirene (Helshage), Hydrofonen, N.E.-Sirene (Roshage) og derpaa Radio-Signalet, derefter, inden dette endnu er afsluttet, de tre førstnævnte igen i samme Rækkefølge. Kun hveranden Gang falder Radiosignalet sammen med Hydrofonsignalet. Altsaa lyder hver af Sirenerne to Gange i en 2 Minutters-Periode, mens Radiosignalet lyder een Gang i samme Periode. Hver af Sirenerne giver tre Brøl.



Fotograferet specielt til VIKINGEN

Ø. K.'s verdensberømte Femmaster »KØBENHAVN« er efter endt Jordomsejling gaaet i Hi, d. v. s. kommen paa Flydedok for at blive efterset og skrabet i Bunden. Det stolte Syn af Skibets pragtfulde Rejsning vækker daglig Tusinder af Tilskueres Beundring. — Skoleskibet skal paa Farten igen. »KØBENHAVN« er afsejlet herfra til Nørre Sundby for at indtage en Ladning Cement til Buenos Aires. Naar der er udlosset i Buenos Aires, skal »KØBENHAVN« med en Ladning Korn fra Sydamerika tilbage til Europa.

Efter at have takket for den venlige Forevisning og fyldestgørende Forklaring, forlader vi Maskin-Hallen ved Bevidstheden om, at det danske Fyrvæsens Administration her har skabt et Anlæg, der fuldt ud staar paa Højde med Udlandets største Fyr; et tip-top moderne Anlæg.

Taagen er nu igen ved at lette. Straalerne fra Fyret er ganske vidst endnu tømmelig »uldne«, men der er stærk Bevægelse i Taagemasserne som Følge af den nyligt opstaaede friske Blæst. Sirenernes Tuden høres kun svagt heroppe, men den ene staar ogsaa 1½ Km., den anden ½ Km. fra Fyret. Lyden ligner nærmest et Lokomotivs Fløjten og gaar ikke saaledes paa Nerverne, som Regel fra de gamle Sirener, der lignede en uvan Tyrs galdefyldte Brøl, og tæt ved var øresønderrivende.

Da vi senere tager fra Hansted, er det fuldkommen mørkt; vi ser op mod Fyret, hvis Straaler ustandseligt jager rundt i en Cirkel, som lysende Eger i et Hjul, kastende Lyspletter hvor de enten rammer Jorden eller opstaaende Genstande. Naar Øjet rammes af selve Blinket, blændes det fuldstændigt og maa søge Lindring op fornyet Sekraft i det tætte dulmende Mørke mellem Straalegrupperne. Og sært er det ikke, at man blændes af disse 8,000,000 Lys; dette pludselige Glimt, der er som et Lyn, en blaahvid, kraftmættet elektrisk Funke — Sømændenes Ledestjerne i den møre Nat.

*Han* blændes ikke deraf.

***Fyrmand.***

## *En interessant Søretssag.*

(Fortsat fra Side 8.)

Skibsinspektør i Board of Trade Hr. *Thomas Harrison, Winchester Avn,* gav derefter Oplysninge vedrørende nogle af »*Eastway*«s tidligere Rejser. Det fremgik af visse Dokumenter, at Damperen havde været overlastet flere Gange. Den største Last og Bunkers, den havde indtaget i engelsk Havn, var *9028 Tons.*

Forhørt af Hr. *W. N. Stable* udtalte Vidnet, at gik man blot ud fra, at »*Eastway*« havde været overlastet kun 6 Tommer, da den gik ud fra Norfolk, alene da vilde Faren være forøget. Det var ganske afgjort, at det maatte medføre Fare for Mandskabet. Hvis Skibet kom ud i haardt Vejr, vilde det tage mere Vand over og derigennem aabne større Fare for Besætningen.

Paa dette Tidspunkt fandt man, at der var nogen Uoverensstemmelse hos Retten med Hensyn til visse Udtalelser, der var faldet mellem Dommeren og Vidnet. Sekretæren blev derfor opfordret til at oplæse sit stenografiske Referat, hvorefter Krydsforhøret af Vidnet blev foretaget af Forsvareren, Hr. *Langton.*

Under Krydsforhøret indrømmede Vidnet, at hvis »*Eastway*« ikke havde haft Slagside og med et Middeldybdtliggende af 29 Fod 5 Tommer, ved sin Afrejse, saa maatte Vandet have naaet op over Skiven, og paa den Maade vilde det have været besværligt for en Person, der kiggede ud over Skibssiden, at faa Øje paa Skiven. Hvis man nu gik ud fra, at Skibet paa dette Tidspunkt befandt sig i tilnærmelsesvis fersk Vand, saa vilde den, saasnart den naaede ud i salt Vand, kun være lastet op til Sommermærkerne. Hvis den havde haft blot *een Grad* Slagside til Bagbord, som netop et af Vidnerne har fremhævet, saa vilde Lastelinjen have været i Vandet til Vintermærkerne. Og havde der været to Graders Slagside, som et andet Vidne havde fremført, da vilde Skibet have været lastet et godt Stykke *indenfor* Vintermærkerne.

Vidnet kunde ikke være enig med Dommeren i, at en Difference paa seks Tommer kunde være ligegyldig, naar det gjaldt Sikkerheden.

Paany forhørt af den off. Anklager understregede Vidnet, at Hensigten med en Plimsollinje var at vise et Grænseskel, udover hvilket man ikke med Sikkerhed turde gaa.

*Dommeren:* Hvis man nu tager i Betragtning de almindelige Farer, som kan forekomme til Søs, og som enhver fornuftig og forudseende Kaptajn maa og vil regne med, er det da rigtigt at laste Skibet under Plimsolmærket?

*Vidnet:* Nej, efter min Mening er det ikke.

### Naar Skibet ikke lystrer Roret.

*Vidnet* fortsatte med at understrege den Kendsgerning, at Overlastning af et Skib havde Indvirkning paa dets mere eller mindre Følsomhed overfor Roret, og at det var af allerstørste Vigtighed, at Skibet lystrede Roret fuldkomment.

*Dommeren:* Kunde en nogenlunde forudseende Navigatør forudse en Orkan som den, hvorunder »*Eastway*« gik ned?

*Vidnet:* Absolut.

Vidnet bemærkede videre, at den værste Orkan, han havde været med til, var en med en Vindhastighed paa 107 miles i Timen. Han vilde være meget forbavset, hvis den Orkan, som »*Eastway*« mødte, skulde have været paa 130 miles. *Hvis det var Tilfældet,* vilde det naturligvis ændre hans sidste Svar til Dommeren.

### En anden Kajtajn som Vidne.

Kaptajn *James Alexander Agnen* fra Cold Knop, Barry, blev derefter kaldt i Skranken.

Kaptajn *Agnen* havde været Skibsfører i 27 Aar. Han meddelte paa Spørgsmaal fra den off. Ank., at han havde ført S/S »*Tildeway*« fra April 1923, hvor han kom ombord i Immingham. Skibet havde et Sommerdybtgaaende paa 25 Fod 4 Tommer, og Vinterdbt. paa 24 Fod, ligeledes et i Overensstemmelse med Papirerne en Kapacitet paa 8000 Tons. Han havde bemærket, at efter at Skibet var overtaget af Selskabet, havde der været foretaget nogle Ændringer ved Tankene. Efter Papirerne ,tilføjer han, vilde »*Tideway*« aldrig tage den Last, den skulde for at holde Mærkerne til Vandet, den manglede altid 150 til 160 Tons. »*Tideway*«, sagde Vidnet, forlod i Overensstemmelse med Papirerne, Journal og Afrejsetelegrammer til Rederiet, Durban i Januar 1924 for at gaa til Colombo og havde et Middeldybtg. af 26 Fod, en Last paa 7516 Tons og 841 Bunkerkul. Dette tilligemed andre Sager blev ialt 8900 Tons D. W., som tillagt den Vægt, den manglede i at naa Lastmærkerne, vilde give en Overlastning af c. 260 Tons.

Endvidere fremlagdes Papirer, som viste, at Skibet havde været overlastet ved forskellige andre Lejligheder.

### Kaptajnen paastaar, at der er Aftale mellem ham og Rederen.

*Forhørt af den off. Anklager understregede Vidnet, Kaptajn Agnen, at der for længere Tid tilbage var truffen Aftale mellem Rederen og ham om, at Tallene over Bunkerkullene ikke skulde medangives i Afsejlingstelegrammet.*

»Jeg meddelte Skibsreder *Williams,*« sagde Vidnet, »at jeg nær var bleven anklaget for Overlastning af Skibet. Det var i London og senere i Avonmouth.«

*Den off. Anklager:* »*Hvorledes* mener De, var De nær blevet anklaget?«

Kapt. *Agnen:* »Da vi ankom til Lossestedet, kom Myndighederne ombord og kalkulerede, hvor mange Bunkerkul, vi havde brugt paa Rejsen, og beregnede derefter vort Dybtgaaende. Ved Tilbagekomsten meddelte jeg Hr. Skibsreder Watkin Williams dette, altsaa at jeg nær var bleven anklaget over Overlastning af Skibet. *Det blev da aftalt mellem om,* at jeg for Fremtiden ikke skulde anføre Bunkerkullene i Afsejlingstelegrammerne.«

*Den off. Ankl.:* »Hvorfor?«

Kapt. *Agnen: »For at formindske Risikoen for at blive opdaget af Myndighederne!«*

*Den off. Ankl.:* »Opdaget i at gøre hvilket?«

Kapt. *Agnen:* »Opdaget i at have overlastet.«

*Vidnet* fortalte derefter videre om sin fortsatte Samtale med Hr. Williams om Sagen, og understregede, at Hr. Williams havde udtrykt sin Tilfredshed

over den Maade, paa hvilken han havde udført sin Pligt. Derefter havde han spurgt ham, om han ønskede et bedre Job.

»Jeg svarede,« fortsatte Vidnet, »at jeg vilde foretrække at blive, hvor jeg var, ombord i »*Tideway*«.«

## TREDIE DAGS FORHØR

### Truslerne mod Kaptajn Agnen.

Da Kaptajn Agnen denne Dag havde indtaget sin Plads, spurgte den off. Ankl. over mod ham, i en rolig, henkastet Tone:

»Sig mig, Kaptajn *Agnen!* Da De igaar forlod Vidneskranken, sagde Anklagede, Hr. Skibsreder Williams da noget til Dem?«

Kaptajn *Agnen:* »Ja.«

*Den off. Ankl.:* »Hvad sagde han?«

Kapt. *Agnen:* »Han sagde, han skulde nok ramme mig, for hvad jeg havde gjort.«

*Dommeren:* »Det var en meget alvorlig Henvendelse til et Vidne, som er i Færd med at give sit Vidnesbyrd!«

*Den off. Ankl.:* »Ja, saa alvorligt, at jeg har tilladt mig at forhøre, om nogen her i Salen skulde have været Vidne dertil. Og det viser sig altsaa, at der er Vidner derpaa. — Hvad svarede De, Kaptajn *Agnen,* dertil?«

Kapt. *Agnen:* »Jeg svarede: Jeg er ikke bange for Dem.«

*Den off. Ankl.:* »Saa er De altsaa stadig villig til at afgive Deres Vidnesbyrd?«

Kapt. *Agnen:* »Ja!«

Kaptajnen gav nu en detaljeret Fremstilling af Samtalen mellem Rederen og ham vedrørende »*Tideway*«, men før Frokostpavsen udtalte Dommeren Hr. *Wright,* at han ønskede Skærmydslen fra den foregaaende Eftermiddag oplyst i alle Enkeltheder. Og henvendt til Juryen sagde han:

»Jeg maa advare Dem, mine Herrer Jurymedlemmed, paa det instændigste, at De ikke tillader nogen at tale til Dem om denne Sag, saa længe den staar paa. Det er en meget alvorlig Sag, hvis Vidnerne skulde blive paavirket, og det vilde være en alvorlig Sag for den, som søgte at paavirke Juryen.«

Forsvareren, Hr. *Langton,* ønskede at fremføre et Vidne, og Hr. Williams nægtede pure at ville tage mod Beskyldninger af nogen Art. Forsvareren anmodede Dommeren om at indvilge i Ønskeligheden af at Juryen ikke var til Stede, medens han fremførte Vidnet.

Dommeren afslog hans Anmodning og lod Juryen blive i Salen.

*Den off. Anklager* anmodede derefter de paagældende Vidner, Prokuristerne, som havde overværet Sammenstødet, om at komme frem.

Først mødte *Edward Ashton,* Fuldmægtig hos (Solicitors) Domsmyndighedernes Mellemmand. Han sagde, at han havde staaet ganske nær ved Juryen, da Retten sluttede den foregaaende Dag. Kaptajn *Agnen* var passeret tæt forbi Skranken, da Skibsreder Williams samtidig var kommen ned ad Trapperne. Han havde da hørt Anklagede sige til Kaptajnen: »Det skal De komme til at bøde for, før vi to er færdige!!« Hvortil Kaptajn Agnen havde svaret, uden at han, Ashton, kunde opfatte Ordene.

Krydsforhørt udtalte Vidnet, at han var ganske sikker paa at have hørt de Ord, han havde gentaget. Kaptajn Agnen for op, og han, Ashton, havde været bange for, at der skulde være bleven Slagsmaal ud af det. Derfor havde han gentaget Indtrykket for sit Firma. Eet var sikkert, det var ikke Kaptajnen, som havde talt først.

*Stanley Weston,* hos samme Solicitor, havde staaet ved Siden af Ashton, da Rederen og Kaptajnen var kommen Ansigt til Ansigt. Han havde hørt Williams henvende nogle Ord, han ikke havde opfanget, derefter: :»Det skal De komme til at bøde for,« og derefter nogle utydelige Ord. Hr. Williams havde talt i en snerrende Tone.

Kaptajn *Agnen* forklarede paa en Forespørgsel fra Forsvareren, at han ikke erindrede, om Hr. Williams havde sagt: Det skal De komme til at bøde for — eller — Det skal De faa betalt engang — thi naar en Mand fik den Slags slynget imod sig, saa fæstnede han sig ikke saameget ved Ordene som ved Meningen.

Hr. *Langton:* »Blev De meget hidsig over dette?«

*Agnen:* »Selvfølgelig.«

*Langton:* »Bar De Nag til Hr. Williams inden De maatte optræde som Vidne?«

*Agnen:* »Absolut ikke. Jeg havde intet imod ham og har aldrig haft det.«

*Richard Walters,* en af Anklagedes Bevogtere, udtalte, at da han forlod Indelukket umiddelbart bag Anklagede sidste Eftermiddag, havde han hørt Kapt. Agnen, som netop var ved hans Side, udbryde højt og tydeligt: »Jeg er ikke bange for Dem, stol paa det!« Derimod havde han ikke hørt, hvad de var Svaret paa.

### Rederens Nægtelse.
### Et interessant Replikskifte.

*Watkin Williams,* som nu traadte frem for Skranken, nægtede at have talt til Kaptajn Agnen og var heller ikke klar over, at denne havde talt til ham.

*Den off. Ankl.:* »De er jo Skibsreder, og han er Skibskaptajn, ikkesandt?«

*Williams:* »Javel.«

*Den off. Ankl.:* »Er en Skibskaptajn ikke afhængig af sin Reder eller andre Redere, naar det gælder hans Levebrød?«

*Williams:* »Jo.«

*Den off. Ankl.:* »Hvis altsaa en Reder bliver misfornøjet med en Fører, saa er han i Stand til at hævne sig for hans Vidneudsagn?«

*Williams:* »Det ved jeg ikke, om han kan.«

*Den off. Ankl.:* »Jo, f. Eks. ved at hindre ham i at faa Skib at føre!«

*Williams:* »Det tror jeg dog ikke!«

*Den off. Ankl.:* »Har De aldrig tænkt derpaa?«

*Williams:* »Nej, aldrig.«

*Den off. Ankl.:* »De bærer ikke Nag til Kaptajn Agnen?«

*Williams:* »Ikke Spor!«

*Den off. Ankl.:* »De forstaar, det er en meget alvorlig Sag at tiltale et Vidne med haarde Ord!«

*Williams:* »Maaske nok!«

*Den off. Ankl.:* »Sagde De: maaske?«

## Redningsbaaden som ikke kan synke.

Den 26. Februar afsejlede den nye hollandske Redningsbaad »Schuttevaer« fra Rotterdam. Rejsen havde en ikke ganske almindelig Karakter, idet dens Maal gjaldt intet mindre end Amerika. Selvfølgelig gøres Turen for at bevise dens Sødygtighed, men som det synes, et ret farligt Eksperiment. — Paa Billedet ses tilhøjre Kapt. Smit, som skal lede Turen, og tilvenstre Baaden »Opfinder« og Bygger, Mr. Schuttevaer.

Lykke paa Rejsen!

*Williams:* »Jeg forstaar det kan være alvorligt.«

*Den off. Ankl.:* »Ja netop, et meget alvorligt Forsøg paa at forhindre Sandheden i at komme for Dagen!«

*Williams:* »Sandsynligvis.«

*Den off. Ankl.:* »Ja, her gælder ikke noget sandsynligvis. Synes De ikke selv, det vilde være en alvorlig Sag?«

*Williams:* »Jo, jeg indrømmer det.«

## Dommeren fordømmer.

Dommer *Wright* udtalte, at her havde været anvendt Ord af ligefrem truende Indhold. Han vilde ikke holde sig til de enkelte Ord, men han maatte fordømme den Trussel mod Vidnet, som laa deri. For ham vilde det være et tungt Lod i Vægtskaalen, naar han skulde dømme retfærdigt, og han vilde uanfægtet af alt betragte det som et groft og plumpt Forsøg paa at lægge Hindringer i Vejen for Rettens Gang. Og Følgen vilde nu blive, at Anklagede, som tidligere under Retssagen havde kunnet nyde visse Friheder i rigeligt Maal, nu vilde blive holdt tilbage i Varetægt saa længe det var nødvendigt.

## Anklagerne vedrørende S/S »Tideway«.

*Den off. Ankl.* anmodede om at Vidnet, *Anden Styrmand Weir,* som endnu ellers opholdt sig paa Sanatorium, maatte blive afhørt før de øvrige Vidner; dette blev vedtaget.

*Sanders Gervase Weir* havde sejlet som Anden Styrmand siden 1923 og under Kaptajnerne Agnen og Jenkins indtil 15. Juni 1927, da han gik i Land grundet paa Helbredshensyn. Ombord i »*Tideway*« havde han syslet med et Instrument til Beregning af et Skibs Dybtgaaence.

Forsvareren meddelte Vidnet, at man havde rejst Indvendinger mod hans Angivende af de Kvanta, der var taget ombord.

*Weir* fremlagde derefter sine Opstillinger over de tolv Rejser, hvorom der var fremsat Paastand om Overlastning af »*Tideway*«.

Krydsforhørt udtalte *Weir,* at Beregninger foretaget i engelske Havne vilde have haft samme Værdi, som de paa de fremmede Havne, men han havde aldrig taget Beregninger i engelske Havne.

*Forsvareren:* »Havde De nogen Grund til Klage mod Hr. Williams?«

*Weir:* »Hvorfor skulde jeg have det?«

(Fortsættes i næste Nr.)

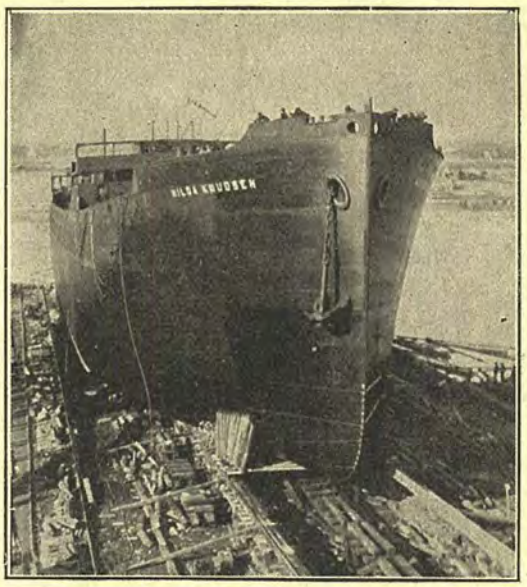
# Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft.

Lørdag den 25. Februar Kl. 1½ Eftm. foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Tankmotorskibet »*Hilda Knudsen*« til det norske Rederi Knut Knutsen, O. A. S., Haugesund.

Skibets Hoveddimensioner er:

Største Længde ..... 488'-6"
Længde mellem Perpendikulærer ..... 470'-0"
Bredde paa Spant ... 64'-3"
Dybde til Hoveddæk 35'-4"

Det faar en Lasteevne af ca. 13.000 Tons ved en Dybgang af ca. 27-0". Det er bygget efter Isherwood's Langskibs Spantesystem til Lloyd's Registers højeste Klasse. Lastrummene bestaar af 20 Højtanke og 10 Sommertanke, som er udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udtagning af Olien.



Maskineriet, som Værftet straks efter Afløbningen er begyndt at installere i Skibet, kommer til at bestaa af 2 Dieselmotorer paa tilsammen 3800 I.H.K., som vil give Skibet en Fart af 11 Knob.

Nakskov Skibsværtf har tidligere bygget det 13.000 Tons Tankmotorskib »*Ida Knudsen*« til samme Rederi.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et 11.000 Tons Tankmotorskib til Klaveness Dampskibsaktieselskab, Oslo.

## *39 Knobs Thornycroft C. M. B. Torpedobaad til den hollandske Marine.*

Den kgl. hollandske Marines Motor-Torpedobaad, »S. M. 2«, har fornylig fuldført sin Fuldkraftprøve paa Themsen med det Resultat, at der opnaaedes en Fart af over 39 Knob, hvilket er 2 Knob mere end den garanterede Fart.

»S. M. 2« er den anden Motor-Torpedobaad, som den kgl. hollandske Marine har bestilt hos John. I. Thornycroft & Co., Limited, for Tjeneste i Hollandsk-Indien. — Armeringen indbefatter 2 Stk. 18" Torpedoer, 4 Stk. Maskingeværer, Anordninger for Dybvandsbomber og Taagebomber.

Torpedobaadens Længde er 55 Fod, og den er forsynet med 2 Stk. Thornycroft Motorer af Model Y/12, hver paa 400 H.K.

Den først bestilte Torpedobaad er vel ankommet til Soerabaya i Hollandsk-Indien og er nu stillet til Raadighed for den derværende Nederlandske Koloni-Marine.

## *Et farligt Øjeblik.*

*(Se Forsiden).*

Under Kaptajn *David Buchans* arktiske Ekspedition 1818, var *Franklin* udsat for et Eventyr, som nær havde kostet ham Livet. Han var netop i Færd med at undersøge et Isfjæld, da han pludselig forskrækkedes ved en mægtig Larm, og ved at se op opdagede han en mægtig Isblok, som tog Vejen ned efter over Isfladen og gennem Luften hen mod hans lille Baad. Med en frygtelig Larm styrtede Isblokken i Vandet lige ved Baadens Side, og et Øjeblik efter kom den atter til Syn som et flere hundrede Fod højt Isbjerg, der i gyngende Bevægelser langsomt drev til Søs. Heldigvis kæntrede Baaden ikke, og de Ombordværende slap med Skrækken.


## Til Salg.

En 13 Tons Kutter i god Stand med Blykøl og Jernballast, bygget af Eg med gode Sejl, er billig til Salg. Bladets Kontor anviser.

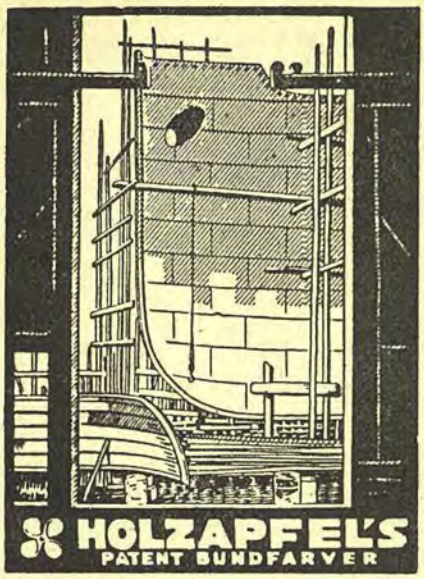
**J. CHR. PETERSENS PAPIRHANDEL**
„Hvælvingen" ved Nikolaj Taarn, København K.
HOVEDFORHANDLER AF STATENS PAPIR
Konterartikler · TrykSager · ProtoKoller

**KAKERLAKKER**
UDRYDDES FULDSTÆNDIGT MED VERDENS BEDSTE UDRYDDELSESMIDDEL

**E. LINDBERG**
Desinfektør
FREDENSGADE 20 I - KØBENHAVN N.
TLF. NORA 7634.

E
E L K
K
Køb E L K til Udryddelse af Væggetøj

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

VIKINGEN's
ANNONCØRER
ER
FØRENDE FIRMAER
I SØHANDELEN

OMTAL
VIKINGEN
VED DERES
INDKØB

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL·KONGEVEJ·3·TELEF·12,017

*Store, centralt beliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*

*Indbo Auktion*
*Kunst* "
*Varer* "
*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 20. Marts.

## Sejlmageren fortæller.

(Fortsat fra Side 22).

ningsvire. Det var alt andet end hyggeligt at sidde oppe i Bramsaling og arbejde med at faa Viren rundt Stangen. Thi sprang den tredie Mærsebardun, saa vilde hele Stortoppen snart gaa over Bord. Men alt gik vel. Vi fik de nye Barduner paa Plads, og kunde saa bringe Skibet paa Kurs igen.

ligere blev Styrmandens Hals. Vi havde Medlidenhed med ham og hjalp ham paa alle Maader, os der boede foran Masten.

»Det bliver min sidste Rejse,« sagde han en Dag. »Jeg naar ikke Havn. Der er vist ikke langt til Enden! Bare jeg kunde faa Lov til at gaa til Køjs, men det vil Kaptajnen ikke høre Tale om!« sluttede han.

Vi trøstede, det bedste vi kunde, skønt vi godt

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHAVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

Endelig naaede vi ned Syd for Australien, og Vind og Sø lagde sig en Del. Rejsens Maal var Sydney, og vi skulde saaledes Syd om Tasmanien. Vor første Styrmand var en ældre Nordmand, kommen ombord i Rio. Han havde sejlet mest i Frugtfarten mellem Vestindien og Staterne, og denne Fart havde undergravet hans Helbred, saa at han havde paadraget sig en Halslidelse, der gjorde, at han ikke kunde bruge sin Stemme til andet end en høj hæs Hvisken. Det var selvfølgelig til stor Ubehag for ham og os andre, da det jo særlig paa et stort Sejlskib gælder om, at en Ordre kan udtales tydeligt. Flink var Manden, men da han vist ikke havde rigtig Kendskab til Sejlskib og Kaptajnen var en haard Hund, havde Styrmanden ikke de bedste Dage. Kaptajnen jagede med ham alle Vegne, og daarligere og daarkunde se, hvor det bar hen. En Aften, da det var Storm, skulde vi gøre Fokken fast. Det var »alle Mands Job«, med den Styrke, Vinden havde, og agterlig som den var. Vi blev saa fordelt ved Gaardinger og Givtove, og Styrmanden stod parat ved Skødet. Vi raabte »Klar!« Styrmanden vilde saa fire, men svag som han var, kunde han ikke holde Skødet, og dette røg fra ham. Sejlet blæste lige op i Luften og slog nogle Slag. Vi prøvede at hale op i Givtove og Gaardinger; men Sejlet slog snart baade Givtove og Gaardinger i Stykker, og nu stod vi der, uden at kunde gøre noget. Sejlet, der nu var fri, slog med Slag, som var det en Kanon der blev afskudt hvert Øjeblik. Kaptajnen kom farende forud og lod det regne med Eder og Forbandelser over Styrmandens Hoved. Saa prøvede vi at sætte en Dæmpe-

gaarding op, det lykkedes ogsaa, og vi reddede saaledes den ene Nokke, men den Bagbords Side af Sejlet hang allerede i Laser. Alle Mand blev nu beordret op paa Raaen for at gøre Sejlet fast paa Styrbords Side. Vi kom ogsaa derop og begyndte at samle Sejlet op paa Raaen. Det var meget mørkt, og Kaptajnen, der gik nede paa Dækket, kom pludselig i Tanker om Styrmanden. Hvor mon han var, han var vist ikke med til Vejrs? Saa tog Kaptajnen sin Lommelygte og gik forud under Bakken, og ved at lyse ind i Kabelrummet, saa han Styrmanden sidde sammensunken paa en Rulle Tovværk.

»Saa skulde da ogsaa Djævelen brænde dine Indvolde!« udbrød han. »Herrut paa Dæk med dig, op paa Raaen og hjælp til med Sejlet!« Og med en Haand i Nakken blev Styrmanden fragtet ud paa Dækket, ført hen til Vantet, og saa maatte han kravle til Vejrs. Han naaede ogsaa Raaen, hvor han krøb sammen inde ved Midten, klagende sig over Smerter i Halsen. Sejlet blev gjort fast, og vi kom paa Dækket igen.

Næste Dag, da det var nogenlunde Vejr igen, blev en ny Fok slaaet under. Om Aftenen havde Styrmanden Vagt fra 8 til 12. Det var med Møje at han kunde slæbe sig op ad Trappen til Halvdækket. Der gik en halv Time, hvori han stod og lænede sig til Rælingen. Pludselig saa Rorgængeren ham synke sammen og falde forover, hvor han blev liggende. Der blev slaaet et Slag paa Klokken, og Kaptajnen kom op. Da han saa Styrmanden ligge paa Dækket, kaldte han paa Vagten, og et Par Mand bar saa Styrmanden ned og lagde ham i Køjen. Han klagede sig svagt. En Mand blev nede hos ham. Ved 10½-Tiden døde han saa, uden at han led synderlig mer, end han havde gjort de sidste Dage. Næste Dag blev han lagt op i Styrbords Livbaad, efter at være bleven indsyet i Sejldug. Det var Torsdag Aften, at han døde, og Fredag og Lørdag laa han i Baaden, det var Meningen, han skulde »overbord« Søndag Formiddag, som var Pintsedag.

Vi var nu kommen Syd for Tasmanien. Vinden var gaaet østlig og var stik i Stævn, saa vi maatte krydse os frem. Det var saa underlig uhyggeligt med den døde Styrmand liggende der i Baaden. I det klare Maaneskin, som der var i disse Nætter, kunde vi tydelig se det i Sejldug indsvøbte Legeme, naar vi var oppe i Riggen. Det rullede frem og tilbage følgende Skibets Bevægelser. I den lille snævre Verden, som et Skib er, er der altid en vis Uhygge ved at have en død liggende, især naar man kan se den døde hele Tiden.

Pintsedag var det fint Solskinsvejr. Vinden var ikke stærkere, end at vi kunde have alle Sejl sat; men Modvind var der. Om Morgenen saa vi Tasmaniens Kyst forude om Bagbord. Kl. 8 Morgen spurgte Baadsmanden, der passede den afdøde Styrmands Vagt, Kaptajnen, hvornaar vi skulde begrave Styrmanden.

»Vi venter til Middag!« lød Svaret, »saa skal vi vende alligevel, saa spilder vi ingen Tid med at brase Bak!«

Ved Middagstid, efter at vi havde faaet vor Middagsmad, preserveret Kød eller Kabelgarn, som vi kaldte det, da Kødtrævlerne lignede saadan noget, blev alle Mand kaldt paa Dæk.

»Klar til at vende!« lød Ordren. Braser og Skøder blev lagt klare. Styrmandens Lig blev lagt paa en Lejder, der stod med Enden paa Styrbords Ræling. Det var ellers Meningen, at Liget skulde befordres ud gennem en af Lænseportene, men det blev dog opgivet. Vi stod nu rundt om Baaren og ventede paa Kaptajnen. Vi ventede dog, at han vilde sige et Par Ord ved Lejligheden. Baadsmanden hejste Flaget paa halv Stang, det trefarvede Flag blafrede i Vinden. En Pose med Sand var bunden ved den Dødes Fødder, for at Liget ikke skulde flyde men gaa til Bunds. Endelig kom Kaptajnen op fra Kahytten med en Bog i Haanden. Hans første Ordre var:

»Ned med Roret!« Og medens Skibet luffede op i Vinden og Sejlene slog bak, fortsatte han: »Jeg har ingen Bog, hvor der staar noget om Begravelse; men I forstaar det jo alligevel.« Og saa læste han op af Pintsedagsteksten. Det gik hurtigt med Læsningen, og han var knap færdig, før det lød:

»Lad ham saa gaa!«

Lejderen blev løftet op, og med et Plask forsvandt Sejldugsbylten i Vandet. Vi gik allesammen til Rælingen for at se, om den sank; men nu lød Kaptajnens Stemme:

»Klar ved Braserne! Topsejl Hal!« Og medens Ræerne fløj rundt, lagdes Skibet paa en anden Boug. Hurtigt gled det bort fra det Sted, hvor Styrmandens døde Legeme uden en Bøn blev sænket i Havet, det Hav, som den afdøde havde elsket, og over hvis Bølger, han havde sejlet i saa mange Aar. Matrosen, der stod til Rors under Begravelsen sagde, at Liget blev ved at duve op og ned i Vandskorpen, saa langt han kunde se tilbage.

»Der maa have været for lidt Vægt ved Fødderne,« sagde en Svensker, »men naar Sandet bliver gennemtrukken af Vand, saa vil det nok gaa til Bunds!«

Men der oppe i den lille, norske Kystbyg sad en Kvinde med tre Børn, uden at ane, at hendes Mand og Forsørger paa Pintsedagen, her langt nede mod Syd, blev sænket i Havet. Bølgerne udslettede Sporet, hvor han fandt sin Grav.

Ingen Blomster, ingen Kranse
Blev der nedlagt paa din Grav.
Syd-Havs dybblaa Bølger danse,
Der, hvor du hviler, en Sømand brav.

*H. S.*

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 Brændselsolie

TELEFON 2890 — Vare- D.D.P.A. Mærke — TELGR.-ADR. PETROLEUM

**G. W. FRYDENLUND & SØN**
G. W. HARNISCH
Fabrik af
Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133
Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · 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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.*

fh. S. JOHANNESSON
**FEDEVARER OG KONSERVES**
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

**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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

**DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING**
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 — NYHAVN 57 TELF. 5241 — L. SABROE Telf. V. 1941 u.
*Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.*
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

**H. HALMØE**
**CORT ADELERSGADE 8**
H. HALMØE KØBENHAVN
**Sejldugslager.**
Sejl, Flag og Presenninger,
Telefon Byen 4326.

**TOUGVÆRK**
Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad
**JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S**
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

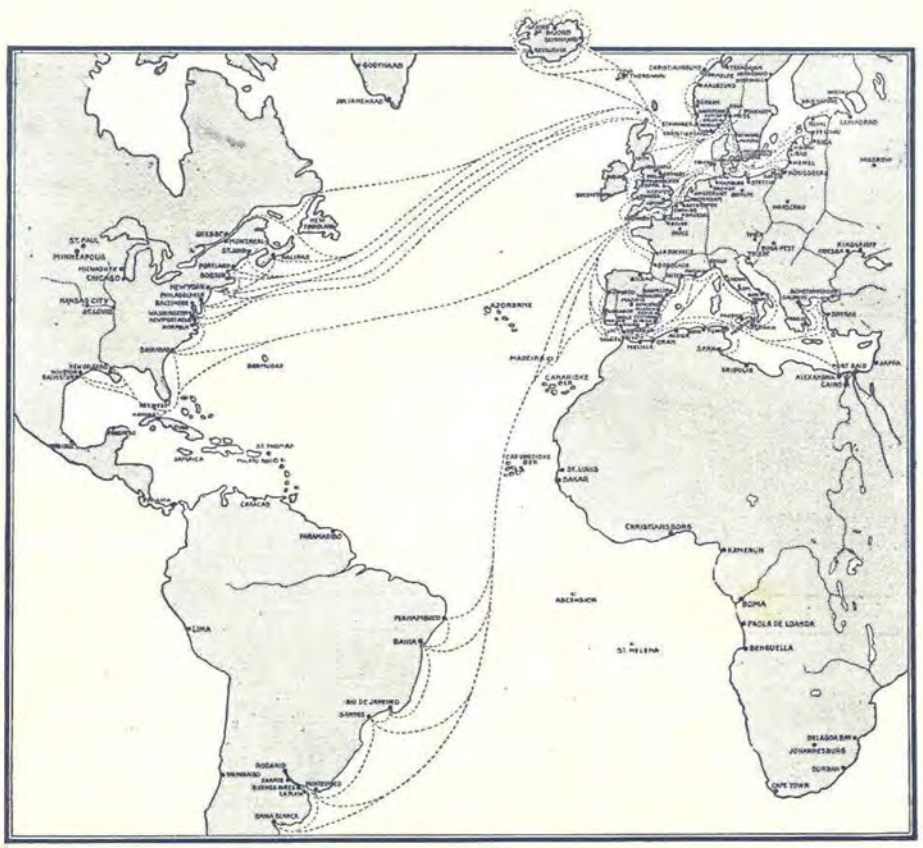
M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

## SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



**BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8**

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen.*

# VIKINGEN

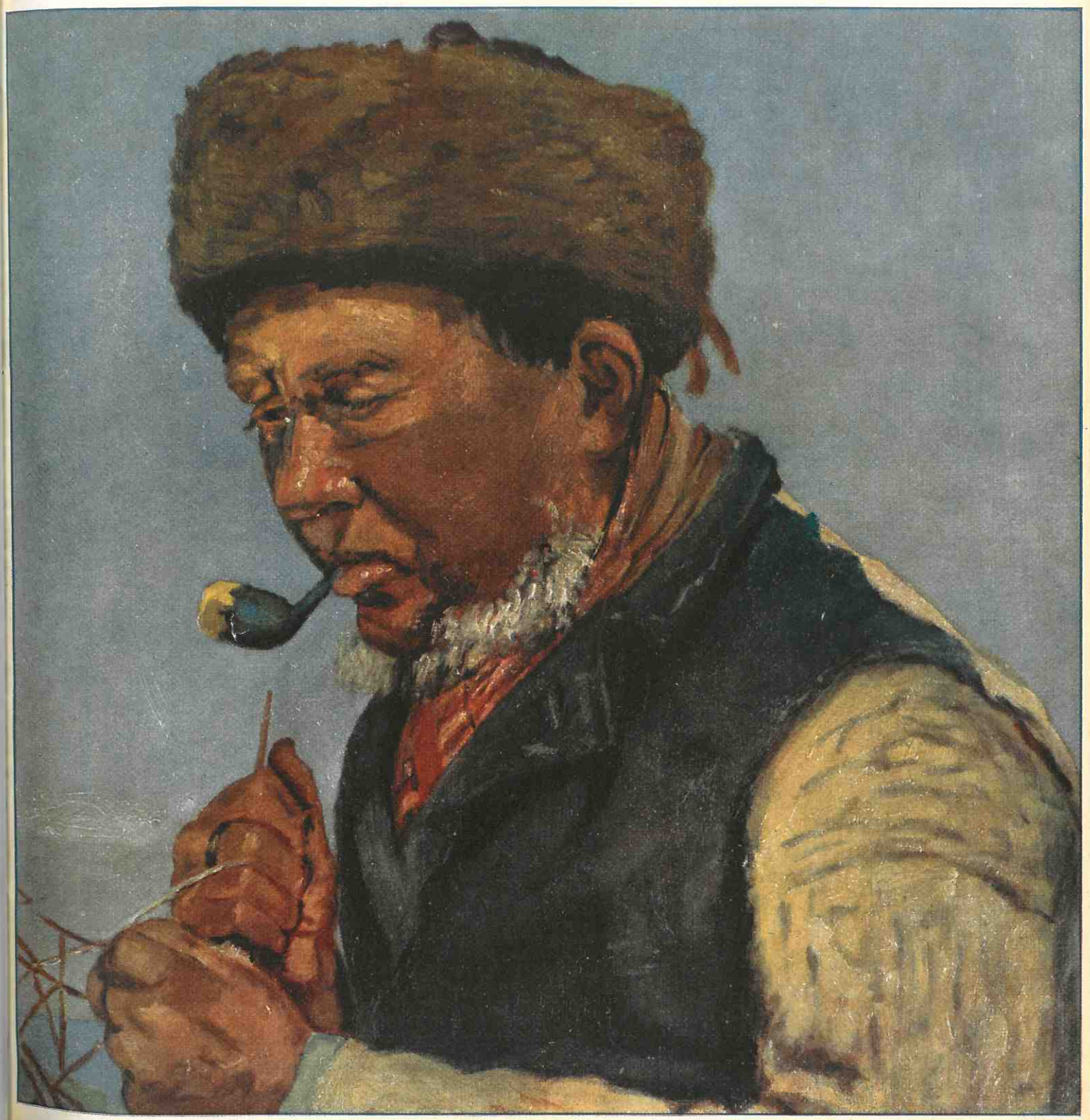
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Kaiarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE

EN „KAP HORNER" DER HAR LAGT OP

50 ØRE

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

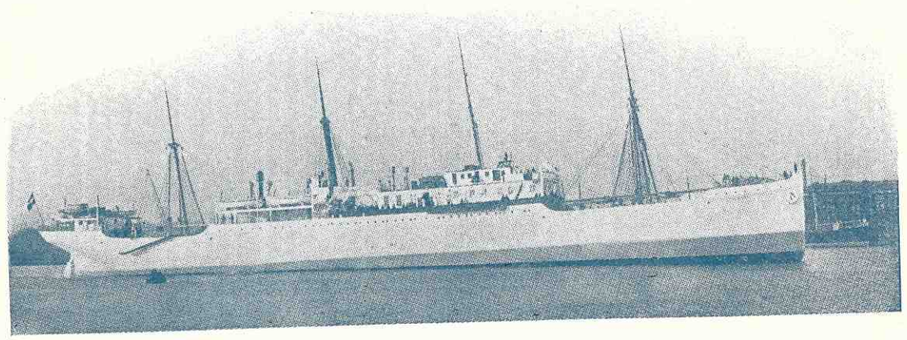
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**KØBENHAVN**

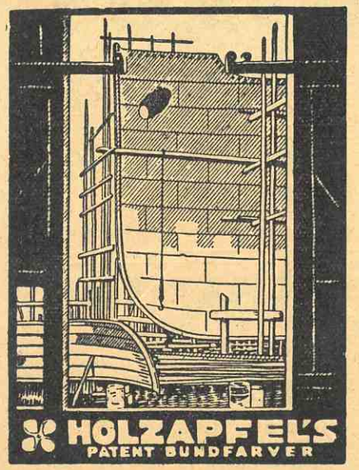
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

*Egne Agenturer:*
Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban, Johannesburg og Cape Town.
*Regelmæssig Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Europa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

**Vi har altid sat en Ære**

i at yde det bedste inden for Fabrikationen af »Patent-Farver«

**Vort stigende Salg er det bedste Bevis for vore Kunders Tillid**

I Ly af vort gamle anerkendte Fabrikat, søger nogle af vore Konkurrenter at indføre deres Varer — ved at efterligne vore bekendte Mærker.

Se derfor i egen Interesse efter at Navnet

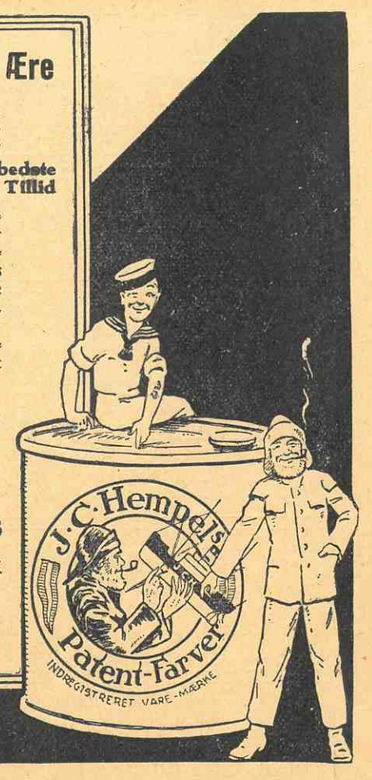
**HEMPEL**

findes paa hver Emballage — først da har De Garanti for Indholdet

**J. C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK**

Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver

**København K**




FOUNDED 1797 Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN**

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

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".

**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.: SEJUS **SKIBSHANDEL** 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. —

**A/S MAJOR WRIGHT & Co.**

**HELSINGØR BUNKERKUL FORSYNING**

**ANDREAS SKAARUP**

KOLONIAL AARHUS KONSERVES

Etableret 1899. Leverandør til Marinen og D. F. D. S.

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

A/S Svendborg Skibsværft af 1926

**Nybygning og Reparationer.** **Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.**

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**
VED A. P. MØLLER
NYBYGNING AF **DIESEL- OG DAMPSKIBE** OP TIL 12000 TONS D.W.
Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT". **3 BYGGEBEDDINGER** Telefon 1859. - Statstelefon 52

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"
TELF. 427

**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 & 851. Telegr.-Adr.: »Kolding Skibsværft«. Grundlagt 1893.

SKIBSMÆGLERE
**NECKELMANN & HANSEN**
TELGR.-ADR.: SHPIPPING TLF. 166-1727
KOLDING

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.*

**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

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**
Stiftet 1786
Tlf. Central 6 og 4106
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
Slotsholmsgade 5.
København K.


## *INDHOLD*


*Forside: En »Kap-Horner«, der har lagt op.* Flerfarvetryk.
*Paa Vagt mod Isbjerge;* med Fotografi.
*Krigsmonumentet.*
*Kongen ved Cannes-Kapsejladsen;* med Fotografier.
*Et Minde fra Vindjammernes Tid.* (Skildring af en dansk Matros.)
*Søens Spørgsmaal og Svar.*
*Forbundets nye Lokaler.*
*Stabelafløbningen paa Burmeister & Weins Skibsværft.*
*Under »The Jolly Roger«.* (Fortsat Fortælling.)
*Vor Præmie paa 100 Kroner.*
*»Den fromme Løgn«,* Historie af Carl Gandrup.
*Carnegie-Belønninger.*
*Et godt Aar for D. F. D. S.*
*Ø. K.'s Aarsberetning for 1927.*
*Nyt fra Søen.*



**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-Agenlur. 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.

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL. KONGEVEJ 3 TELEF. 12,017
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
*Indbo Auktion*
*Kunst „*
*Varer „*
*etc.*
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*
Næste Auktion ca. 15. April.

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & COKES-IMPORT
**NØRRESUNDBY**
Bunkers
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
**Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

**Til Vejledning for Søfarende**

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende
Skibsfarver er Sadolin & Holmblad's
**ANKER**
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

BELLS UNITED ASBESTOS CO LTD
**M. B. COHN**
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG
**KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI**
TLF. V. 4925 & 8894 VESTERBROGADE 139

VIKINGEN's ANNONCØRER ER DE LEDENDE I BRANCHEN

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

**København K.**
Telegram-Adresse: PACAO

**MARIUS NIELSEN & SØN**

KALVEBOD BRYGGE 4 **SKIBSREDERI & SKIBSMÆGLERE** KØBENHAVN

**STORE KONGENSGADE 49** **LARSEN & SELDING** **TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.**

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

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.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

**Statsautoriserede Kompasrettere.**

**Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejleskiver — Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater** (Goniometre).

**AMALIEGADE 30.** **KØBENHAVN.** **TELEFON CENTRAL 1027.**

**„FALCO"**

**HØJTTALEREN.**

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

**RADIAC A/S**

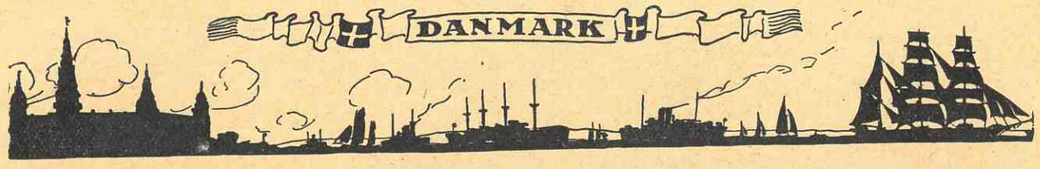
**Nørrevoldg. 52. — Telf. Byen 6153.**

**THORNYCROFT**

Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler

*Generalagenter for Sydskandinavien:*
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: *»Skanyacht«*
**Lager af Reservedele.**






**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

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

Hs. M. KONGEN OMBORD I »JULNAR« VED CANNES
(Fotograferet af Hds. M. Dronningen og gengivet i »Vikingen« med Kongens specielle Tilladelse.)

*Øverst:* Kongen ombord i »*Julnar*« med dens danske Besætning. — *Nederst:* fv.: »*Julnar*«, th.: Kongen i Selskab med en fransk Admiral.

# DET DANSKE FLAG OVER BØLGEN BLAA

Naar Sporten herhjemme hos os er saa populær, saa er det ikke mindst, fordi den har H. M. Kongens Hjerte og meget ofte tør regne med Majestætens venlige Nærværelse. Enten det er en stærkt imødeset Landskamp eller et storstilet Terrainløb, saa vil Majestætens høje Skikkelse, enten civil eller under den viftende Fjerbusk, altid være det straalende Midtpunkt, i hvis Nærhed Sejrherrens Hjerte banker omkap med den mindste Tilskuers.

Det er Danmarks Konge, som fører Danmarks Ungdom frem, bogstavelig talt. Og hvad denne Indsats har betydet og vil betyde ind i Danmarks Fremtid ved forøget Sundhed, Viljestyrke og god Sportsaand, lader sig næppe maale.

Som bekendt har H. M. Kongen fornylig under sit Ophold i Cannes deltaget i Kapsejladserne her og paa en lykkelig Maade kæmpet for de danske Farver.

Den Kærlighed til Søen, den tilfældige Deltagelse i Sejladserne er Udtryk for, har jo saa smukt ogsaa herhjemme fundet Udtryk ved vore egne Farvande og gælder i samme rige Grad Søens Folk som Helhed.

Det er derfor VIKINGEN en stor Glæde, at bringe nogle Billeder fra Sejladserne i Cannes, og en stor Ære, fordi det er med H. M. Kongens specielle Tilladelse, at det er VIKINGEN muligt, at bringe disse Billeder.

Rejser man nu Spørgsmaalet, om den samme gode Sportsaand hersker paa Søen, som paa Landjorden, maa man svare Nej.

Ikke saaledes at forstaa, at Sejlsportsfolkene — de vi har — ikke ejer den rette Sportsaand, men de er for *faa, og Tilslutningen fra Land, fra Ungdommen, fra betydende Folk og Institutioner er for lille.*

Sejlsporten herhjemme har været Stedbarn i de sidste Aartier, hvor saa meget Gøgl har haft sin specielle Succes.

— Det rødhvide Flags Vugge er Togtet over Havet, og Danskens Togter over Havet har gennem Tiderne skiftet. Snart var det ombølget af drivende Krudtrøg og lysende Glimt fra brølende Kanoner, snart fredeligt blafrende paa dybtlastede Fregatter eller Fuldriggere, senere paa Dampere og Motorskibe.

— Engang var det hvide Kors og den røde Bund af Jern, Skibsskrogets Side, medens danske Søfolk med korslagde Arme stod Skjold for Danmarks Liv og Fremtid. Og endelig lyste det over Sportens hvide Sejl, hjemme og ude, ofte naar Sejren var vundet.

Altid det samme, *vort* Mærke! Tegnet paa *vor* Higen, *vor* Længsel vort Fællesskab!

I fremmed Havn som i den danske Havneby.

Det er hævet over enhver Tvivl, at hvis dansk Sejlskibsaand blev vakt til nyt Liv — hvis Danmarks Ungdom i nye og tætte Skarer strømmede til Havnene og bemandede Maager, Terner, Krage- og Fiskejoller, da blev Danmark rigere i samme Stund, thi da lagdes Grunden til nyt Vovemod, ny Virketrang paa Havet.

Og disse Opgaver raaber til os fra alle Verdenshjørner!

*Christian Bogø.*

# Sømændenes nye Samlingslokaler.

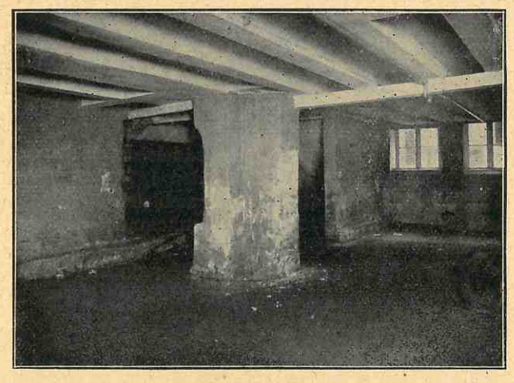
*Billedtekst:*

*I Ovalen:* Sekretær Th. Petersen har travlt med at krydse af.

*I Midten:* Et Interiør af de nye Lokaler i Knippelsbrogade.

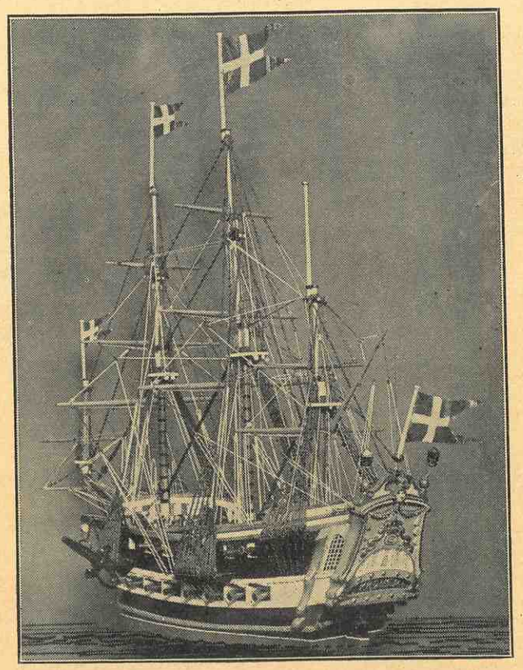
*Nederst:* Et Interiør af de gamle Lokaler.

Hurtigere end ventet lykkedes det Sømændenes Forbund at finde et Sted, hvor Arbejdskontrollen kan foregaa under nogenlunde fornuftige Forhold. Lokalet er beliggende i Knippelbrogade 6, Stuen. Turen herover fra den gamle By fører over Knippelsbro og forbi travle Dele af Havnen, saa der er jo rigelig Lejlighed til at lugte Saltvand. Foruden et Interiør fra de nye Lokaler bringer vi et fra de



gamle uhyggelige. Vore Læsere blandt Besætningerne vil med et vist Vemod genkende »Sumpen og sende den et velment Farvel.

Øverst i Ovalen ses Sekretæren »krydse af«. En knyttet Næve ind gennem Kasseaabningen maner med en venlig Hilsen til Hurtighed — for der er mange Arbejdsløse udenfor, som venter. Og Sekretær *Th. Petersen*, »Thorvald«, krydser hver Dag 500 af.



## 100 Kr. i Præmie for det bedste Skib!

Vort Tilsagn om en Præmie for det bedste Skib har bredt Glæde i vide Kredse og øjensynlig vakt megen Interesse. Vi har haft ikke saa faa Forespørgsler og Besøg desangaaende.

Forleden fik vi Besøg af Hr. *Svaneby*, der er Mester for hosstaaende flotte Fregat, han gerne ønsker solgt.

Vi gengiver den med Glæde og staar parat, hvis nogen Køber skulde melde sig.

Vedrørende de nærmere Betingelser og Modeller skal vi senede lade høre fra os.

## *Den Internationale Skibsfarve-Fabrik A/S*

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE FABRIK A/S er et Foretagende, hvori flere af vore største Rederier er Aktionærer og med overvejende dansk Kapital. Selskabet blev stiftet i Februar 1899 under Navnet *Dansk Farvefabrik*, System *Holzapfel*, og blev i 1915 sammensluttet med Firmaet *Skibsbundfarvefabriken Selandia* under Navnet A/S *Holzapfel-Selandia;* dette Navn blev endelig i 1919 forandret til det nuværende Firmanavn *Den Internationale Skibsfarve-Fabrik A/S*.

Firmaet, som er et Datterselskab til det verdenskendte *Holzapfel's Ltd., Newcastle,* senere *The International Paint & Compositions Co., Ltd.,* har som Formaal Fremstilling og Forhandling af Skibsfarver og har tidligere i mange Aar fabrikeret disse Farver i Fabriken paa Amager, indtil vanskelige Forhold indenfor Branchen gjorde det mere formaalstjenligt at hjemføre Farver fra Hovedfabriken i Newcastle.

Paa Grund af den danske Krones Fald og det deraf følgende Ønske specielt fra Autoriteternes Side om Støtte for dansk Industri tog Selskabet under alvorlig Overvejelse en Genoptagelse af Fabrikationen af deres vernenskendte Farver her i Danmark; og disse Overvejelser har resulteret i, at man i Efteraaret 1927 genoptog Fabrikationen i den nyopførte fuldt moderne Fabrik paa Amager, hvilken Fabrik nu yderligere udvides for at sætte Firmaet i Stand til ogsaa at fabrikere herhjemme forskellige af de Specialiteter, som har gjort Navnet verdenskendt, saasom: »*Danboline*« til Lastrum, etc., »*Lagoline*« til Dækshuse, etc., o. m. a.

Selskabets internationale Organisation raader foruden Hovedfabriken i Newcastle-on-Tyne over 16 Fabriker i de forskellige Verdensdele, desuden har det 310 Filialer over hele Verden og Lager af Farver i alle Havnebyer af Betydning. Selskabet sætter en speciel Ære i dette at kunne levere Holzapfel's International Skibsfarver *overalt*.

Den af Hovedfirmaet udarbejdede Statistik viser, at ca. 30 pCt. af Verdenstonnagen for Tiden benytter Holzapfel's International Bundfarver, hvilket Faktum, naar Hensyn tages til Antallet af Firmaer i Branchen, maa betragtes som en særdeles stor Anbefaling.

GRUNDET PAA PLADSMANGEL har vi denne Gang maattet lade vore fortsatte Artikler om *Havfiskeri* og *Eastway-Forhørene* udgaa. De fortsættes dog i næste Nr.

*En utilladelig »Spøg«.*

Den 7. Februar fandtes en Flaskepost ved Domsten, der indeholdt følgende: »Fra Gustaf B. Sellin, S/S. »Gunløg«, Svearederiet Malmø den 3. Februar 1928. Hvis De finder denne Seddel, saa skriv om den. Jeg hviler nu i Dybet hernede. Sellin.«

Meddelelsen vakte straks en Del Uro. »Gunløg« afgik den 4. Februar fra Malmø til Rottedam, hvorfra der meddeltes Rederiet, at Damperen lykkelig og vel var ankommen. Man fik at vide, hvorledes det forholdt sig med den mystiske Flaskepost, idet Damperens Dreng havde smidt den ud for at se, hvad Virkning den vilde gøre.



# Monumentet over de omkomne Søfolk.

Vi bragte i vort Februar Nr. en Omtale af Monumentet for omkomne Søfolk under Verdenskrigen og kan i Dag supplere denne med et Par Billeder fra Monumentet, der nu langsomt nærmer sig sin Fuldendelse, Afsløringen finder, som omtalt, Sted i Maj.

Hovedet af Kvindefiguren, som skal pryde øverste Stykke.

Ikke mindre end 258 danske Skibe gik ned under Krigen, deraf var 96 Sejlskibe, 12 Motorskibe og 150 Dampskibe. Af de omkomne, ialt 503, var 53 Kaptajner, 64 Styrmænd, 59 Maskinmestre, 170 Matroser, 67 Fyrbødere, 18 Drenge, 3 Fiskere, 60 Hovmestre og Kokke og 9 Ubekendte.

Kun altfor let har det danske Folk glemt hine Dage, da den danske Sømandsstand opretholdt Danmarks Tilførseler og sikrede dets Forbindelser vestpaa.

Det var en Tid, hvor Gru og Sorg vekslede med Storladenhed og Stolthed. Sorg spredtes over Tusinder af Hjem overalt i Danmark, men med Stolthed havde den danske Sømandsstand hævdet Aarhundreders Traditionerne for dansk Sømandsaand.

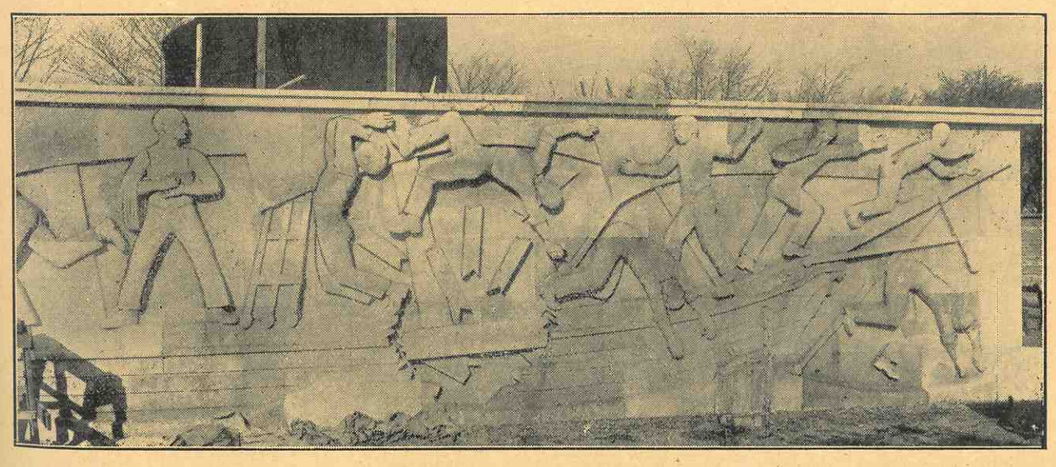
Det var de to Dampskibe »Maryland« og »Chr. Broberg«, som blev de første Ofre den 21. August 1914. Inden Aarets Udgang var 5 Dampere og 2 Sejlskibe paa tilsammen 9203 Br. Reg. Tons gaaet ned ved Minesprængning og med et Tab af 47 Menneskeliv.

4. Februar 1915 erklærede Tyskland Havet omkring Storbritannien og Irland iberegnet den engelske Kanal for Krigsomraade, med Tilføjelse af, at fra den 18. Februar vilde ethvert fjendtligt Handelsskib, som blev truffet her, blive torpederet. Dampskibet »Martha«, torpederet 15. Maj 1915 — ved en Fejltagelse! — var det første danske Offer.

I Juni Maaned ændredes Kurs, da f. Eksempel »Nogill« af København blev standset og Besætningen taget ombord i en Torpedobaad, hvorefter denne sænkede Damperen med en Mine.

Men fra den 1. Februar erklærede den uindskrænkede Undervandskrig, og fra nu af strømmede Rædselsbudskabene ind.

Det første var Meddelelsen om »Lars Kruse«, og senere fulgte andre, alle fyldte af Gru — men støt og jævnt fortsatte den danske Sømand sin Gerning — den Gerning, som i alfald nu faar et synligt Minde mere i Monumentet.



Et Stykke af Frisen paa Fodstykket.

## *Et godt Aar for D. F. D. S.*

*Forenede Dampskibsselskab giver 6 pCt. i Udbytte. Netto-Overskudet har været 6,1 Mill. Kr.*

Bestyrelsen for *Det forenede Dampskibs-Selskab* har vedtaget Regnskabsafslutningen for 1927, som, efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt udviser et *Driftsoverskud af 11,818,113 Kr.* Efter Fradrag af Udgifterne til Administration, 2,925,048 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,317,750 Kr. og Personalets Pensionering 475,275 Kr. udgør *Nettooverskudet 6,100,040 Kr.*, hvoraf foreslaas afskrevet: Paa Skibe ordinært 3,450,500 Kr., ekstraordinært paa Dampskibene »Hellig Olav«, »Oscar II« og »United States« 700,000 Kr., paa Lægtere og Pramme 25,000 Kr. og paa Inventar 40,999 Kr.; tilsammen 4,216,499 Kr. Af det derefter fremkomne Beløb 1,883,539 Kr. foreslaas det at udbetale *6 pCt. Dividende* med 1,800,000 Kr. og udrede Bestyrelsens Tantième med Kr. 2,506 samt overføre Restbeløbet 81,033 til næste Aar.

— — —

Regnskabet fra Det forenede Dampskibs-Selskab har i Aar været imødeset med særlig Interesse, da man i Almindelighed regnede med, at Selskabet havde haft et gunstigt Aar. Dette fremgaar da ogsaa af Meddelelsen, af hvilken det ses, at der vil kunne deklareres 6 pCt. til Aktionærerne, som ikke har faaet Dividende i de sidste Regnskabsaar.

I 1926 var Bruttoindtægten for samtlige Skibe 61,695,683 Kr., hvortil kom indgaaet Provision, Agio m. m. med 930,934 Kr., ialt 62,626,617 Kr. Udgifterne for samtlige Skibe androg 53,258,743 Kr., saaledes at Bruttooverskudet var 9,367,874 Kr. Administrationen lagde Beslag paa 2,915,169 Kr., Rentekontoen var 2,553,607 Kr., og Bidragene til Personalets Pensionering udgjorde 469,756 Kr. Derefter var Nettooverskudet 3,429,341 Kr., medens det — som ovenfor nævnt — har været over 6 Mill. Kr. i 1927.

Paa Skibenes Kapitalkonto afskreves i Fjor 3,363,400 Kr. og paa Lægtere og Pramme 25,000 Kr., hvorpaa disse Poster figurerede paa Status med ca. 68 Mill. Kr. Endelig benyttedes den resterende Del af Nettooverskudet, 40,941 Kr., til Afskrivning paa Pakhuse og Inventar.

— — —

Denne Fremgang vil i vide Kredse hilses med Glæde blandet med et stærkt udtalt Haab om Fortsættelse, thi endelig ser det ud, som om den faste Haand er ved at tvinge Roret.

---

## *Ø. K.'s Aarsberetning for 1927.*

Som altid er Ø. K.'s Regnskab et straalende Lyspunkt i det danske Foraar. Et Opbud af Kraft og Vilje lyser ud fra Linjerne i Beretningen, og dog er denne holdt i saa stilfærdige og jævne Ord af en dyb og ophøjet Ro.

Som Helhed præges Tiden endnu af Krigens mangeartede Eftervirkninger, og særlig har Misforhold mellem Produktion og Konsum bidraget til at udvikle en intensiv international Konkurrence, men det kan forventes, at den normale Udviklingstrang, som nu gør sig gældende, efterhaanden vil bidrage til at udligne Misforholdet.

Det Østasiatiske Kompagni er underkastet de Vilkaar, der til enhver Tid raader paa Verdensmarkedet, og som Følge af Kompagniets omfattende Organisation og specielle Virkemaade giver en enkelt Aarsberetning ikke det Udtryk for Kompagniets Erhvervsevne som periodiske Oversigter under normale Erhvervsforhold. Saaledes har Kompagniet større Virkemidler nu end før Krigen i de opsparede Reserver, og naar det indbyrdes Forhold mellem Kapital og Indtægt, som Kompagniet tilstræber, ikke er til Stede, skyldes det særligt de herskende Verdenskonjunkturer. Som det fremgaar af Regnskabet, foreslaar Bestyrelsen at udbetale 10 pCt. i Dividende og at overføre Kr. 5,160,799.79 i ny Regning.

Hvorledes Udviklingen paa et Omraade indenfor Kompagniet virker som Fremdrift paa et andet, kan udledes af det efterfølgende.

*Skibsfartsafdelingen.*

Som Helhed har der ikke i det forløbne Aar været nogen Bedring i Fragtraterne paa Kompagniets Ruter, og Skibenes Driftsudgifter staar stadig i Misforhold til Indtægterne. Naar Driftsresultatet desuagtet har været bedre, skyldes det fornemmelig hurtigere Rejser ved gennemført hurtigere Ekspedition i fremmede Havne og lavere Omkostninger ved Lastning og Losning samt Kompagniets specielle Betingelser gennem sin Organisation.

Baltisk Amerika Linje har befordret et stigende Antal Passagerer, navnlig til Kanada, og Linjens 3 Skibe har været i Fart den største Del af Aaret.

Sejl- og Motorskibet »København« har fuldført en Rundrejse mellem Europa og Australien, hvorefter det afsejlede til Chile for at indtage en Ladning Salpeter til Nordeuropa for Kompagniets Regning.

Motorskibet »Virginia« paa 980 Tons, oprindelig bygget til Fart i Vestindien, men i de senere Aar beskæftiget i de hjemlige Farvande, er solgt til Italien.

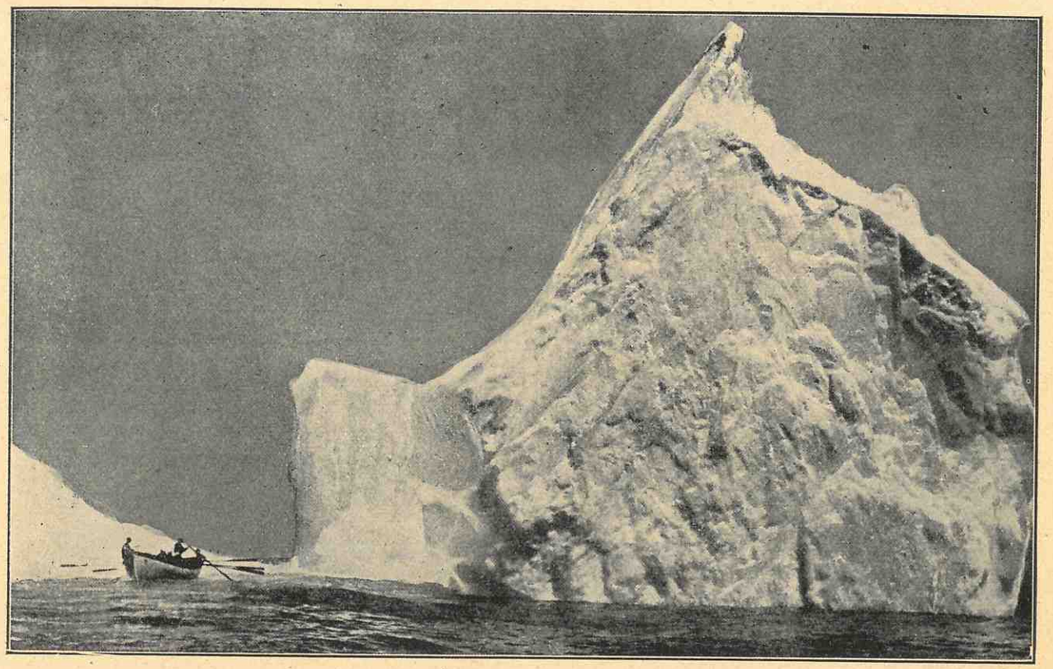
Kompagniets Flaade er i Aarets Løb blevet forøget med to Motorskibe bygget paa Nakskov Skibsværft, M/S »Meonia«, paa henholdsvis ca. 8300 og 8600 Tons Lasteevne og ca. 4900 og 5200 Brutto Register Tons. Begge Skibe er indsat paa Kompagniets Straits Settlements-Siam Rute.

Ved Aarets Udgang bestaar Flaaden derefter af 21 Motorskibe med en Lasteevne af tilsammen ca. 192,000 Tons og ca. 127,700 Brutto Register Tons.

Kompagniet har bestilt 4 Motorskibe paa tilsammen ca. 42,000 Tons Lasteevne og ca. 30,000 Brutto Register Tons, heraf 2 hos Aktieselskabet Burmeister & Wain og 2 hos Nakskov Skibsværft. Skibene bliver af en forbedret Type, konstrueret for Kompagniets Formaal, med større Fart og tekniske og praktiske Forbedringer paa Grundlag af indvundne ErEfaringer.

---





ATLANTENS HVIDE TERROR
Et mægtigt Isbjerg i Nord-Atlanten observeret af Patrulje-Fartøjet „*Tampa*" nogle faa Dage før *Titanic-Dagens* 13 Aarsdag.

# Paa Vagt mod Isbjerge i Nord-Atlanten

Af Kommandør Zeusler.

**International Patruljering beskytter Tusinder af Menneskeliv paa de store Linire, Transportskibe og Fiskefartøjer mod at dele Skæbne med „Titanic"s Passagerer.**

I Nord-Atlanten findes et af de farefuldeste Omraader paa hele Jordgloben, som Regel er det fyldt af tæt Taage, hvis ikke man da her træffer de haardeste Byger og Vinterstorme.

Dette Areal er Sydkanten af Newfoundlands *The Great Banks*, New Foundlandsbankerne. Det er her den mægtige og kolde Labrador-Strøm knuser sin Vælde mod den stærke og varme Golf-Strøm. Og her hersker Taagen det meste af det halve af Vinteren, og fuldtud Halvdelen af Sommeren.

Men trods disse Farer har Menneskene dog gjort denne Del af Verdenhavene til det mest befærdede Farvand paa hele Kloden, og paa *Bankerne* findes en af Verdens fineste Fiskepladser. Her trodser Kaptajner paa Linere og Fiskefartøjer Farerne under samme Vilkaar fra Naturens Side, thi har Fiskefartøjerne ikke de samme tekniske Midler til Raadighed, saa løber de heller ikke den Fart som Linerne. Og indtil for faa Aar siden maatte Kaptajnerne foruden andre Farer i disse Farvande ogsaa regne med den: pludselig at se et mægtigt Isbjerg ret for Boven. Gemt under Snelag og af Snefog kommer det under en hylende Orkan derude fra Mørket og dukker op maaske kun nogle faa hundrede Alen forude — saa gælder det Livet.

Det var i dette Farens Omraade, at den største af alle Ulykker fandt Sted: »*Titanic*«*s* Undergang Natten mellem den 14.—15. April 1912 efter Kollision med et Isbjerg, hvorved mere end 1500 Menneskeliv gik tabt.

### »Titanic«s Undergang gav Stødet til Dannelse af Is-Patruljen.

»*Titanic*« Katastrofen rystede hele Verden, og der rejste sig et Raab med Krav om international Inspektion og Vagt i det farlige Omraade. Øjeblikkelig afsendte U. S. A. to Krydsere som Vagtskibe saalænge, som noget Isbjerg kunde tænkes at være i Farvandet, nemlig til omkring Slutningen af Juli Maaned. Fra 1913 indsattes to andre Patruljeskibe.

Samme Aar traadte *Den internationale Konference for Sikkerheden til Søs* sammen i London for at organisere denne Patruljering paa international Basis. Repræsentanter fra det stær-

kest maritimt interesserede Stater underskrev Overenskomsten af 20. Jan. 1914 og skabte derved »*The International Derelict Destruction, Ice Observation, and Ice Patrol Service*. Man anmodede derefter U. S. A. om at føre Arbejdet ud i Praxis, hvilket skete ved at man udsendte to Skibe, og nu gennempatrouljeres det farefulde Farvand i Isbjerg Sæsonen.

Hvert af de kontraherende Lande betaler da deres Part af Udgifterne i Forhold til dets anvendte Tonnage i disse Farvande.

De forenede Staters Krydskutter Departement, nu kendt under Navnet: Forenede Staters Kyst-Vagt, blev overdraget Arbejdet med Opretholdelsen af Patruljen.

Naar derfor Kutterne afsejler til *The Great Banks* paa Ispatrulje i Marts Maaned, afsejler de ikke alene i Belgiens, Canadas, Danmarks, Frankrigs, Tysklands, Storbritanniens, Italiens Nederlandenes, Norges, Sverigs og United States' Navn, det er i Virkeligheden hele den civiliserede Verdens Interesser, man varetager.

Isbjerge har altid været frygtet af de Søfarende. De kommer sejlende allevegne, i alle Retninger og til alle Tider, men giver ingen Advarsel om deres Nærværelse. Snart følger de Strømmen, snart Tidevandet, snart Vind og Bølger. Taage følger dem overalt.

Et Skib, som sejler paa et Areal, hvor Isen i stor Udstrækning er spredt over hele Stykket, vil baade ved Dag og Nat kun have faa Chancer for at komme frem. Selv paa en stjerneklar Nat kan et Isbjerg kun ses i en Afstand af mindre end en halv mile. Hvis derimod Isens Position er kendt af Navigatøren, formindskes saavel Besvær som Farer, idet han da kan ændre sin Kurs.

## Intet Skib er de sidste 14 Aar gaaet ned paa Grund af Sammenstød med Isbjerge.

Isen kommer ned hvert Aar, saaledes som det er sket i Aarhundreder. Men nu er det saadan, at hvert eneste Isbjerg, som driver ned langs Østkysten af *The Grand Banks i Dampskibsruterne* holdes under Kontrol af The International Patrol. Herfra lyder Svaret paa alle Spørgsmaalene, og disse er kort og godt: Hver er Isen.

Saa udmærket har den Patruljetjeneste arbejdet, at ikke et eneste Skib er kommen i Besæt efter Kollision med Isbjerg gennem de sidste 14 Aar.

Bjergfare-Perioden falder sammen med Labrador-Strømmens Højdeperiode, som hvert Aar strækker sig fra c. 1. Marts til 1. Juli.

## To interessante Eksperimenter.

To Kuttere, »*Tampa*« og »*Modoc*« er daglig i Drift, medens den tredie, »*Seneca*«, holdes i Reserve. Hvad der særligt i 25 interesserede, var nogle Eksperimenter med en Lyd-Dybdefinder. Oceanografen er navigerende Officer. Han maa kende sit Skibs Position paa alle Tider af Dagen, og maa holde Kort over alle de store Damperes Ruter og Bevægelser paa mindst et Raaderum af mindst 400 miles til alle Sider.

Eftersom Patruljeskibet ligger i Hovedlinjen for de mange Dampskibsruter, optræder det som en Slags Hyrde for en Flok Faar, der svømmer over den store Dam. Skibet holder Regnskab med al drivende Is i Rutefarvandet, udsender Meddelelser om Vandets Temperatur, forbereder Vejrkort, modtager og afgiver Svar til Skibe med Radio og er ansvarlig for alle Eksperimenter.

Af saadanne var der i Sommeren 1925 særligt to af usædvanlig Interesse, og begge blev foretaget i Forbindelse med den konstante Søgen efter enten at overvinde Isfaren fra Nord eller forøge Sikkerheden. Man forsøgte at anvende Mikrofon-Dybdefinderen til Fastsættelse af Isbjergets Porsition, og da dette gav gode Resultater, banede det Vejen for at kunne anvende Radiobølger i Stedet for Lydbølger. Dette vil ske, naar Apparaterne er mere fuldkomne.

Det andet Eksperiment var Forsøg paa at sprænge Isbjerge med kraftigt Eksplosionsstof, og allerede længe har Videnskaben haft dette for Øje.

## Det mindste Skib, som regelmæssigt sejler i Nord-Atlanten.

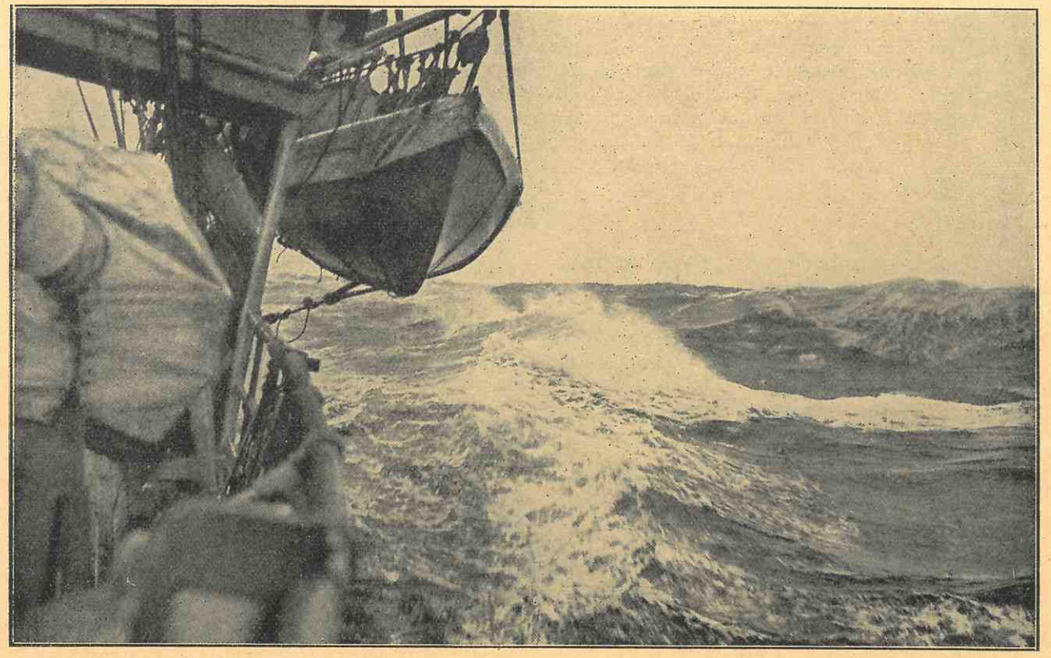
Søsterskibene »*Tampa*« og »*Modoc*«, er kun 240 Fod lange og 39 Fod brede, med andre Ord nogle Litteputter i Forhold til de Kæmper, de er sat til at vogte, særligt da, naar en saadan Drabant kan maale sine 700 i Længde, 200 i Højden og 250 i Bredden.

Ikke desto mindre er disse Skibe i Stand til at modstaa de mægtige Bølger og Storme, som gør Nord-Atlanten saa berygtet. Skibene drives ved Elektricitet og gaar ganske stille, alt er rent, fordi Systemet er Oliefyring. Motorerne giver Skibet en Fart af 14 Knob. Hoveddækket ligger over Maskinrummet, og 48 Mand har her Messe- og Læserum. Her forevises levende Billeder om Aftenen, naar Vejret tillader. Paa samme Dæk men mere forude er Kahytter for 10 Officerer. Kaptajnens Kahyt er paa Overdækket, og ovenover igen er Radiorum og Bestiklukaf.

Endskønt ude paa en fredelig Mission er »*Tampa*« (og »*Modoc*«) vel armeret. Forude findes en fem Tommer Kanon, ligeledes Agter. Desuden findes to sekspunds Kanoner til Salut og en tretommers Luftkanon.

Radio-Installationen har særlig Interesse. Foruden to Radio-Kompasser, er der tre andre: Et 2 Kilowatt Wacum-Tube Pejleinstrm., som sætter os i Forbindelse med Kysten og de store Skibe med det mest moderne Udstyr; dernæst: Et 2 Kilowatt Pejleinstrm., som har Forbindelse med Skibe, hvis Udstyr er ældre; og endelig: Et tredie 50 watt kortbølge Vacumtube til Brug i Kode med Amatører og Telefonering til »*Modoc*«. Der tales i Kode til Skibe af alle Nationaliteter, og Stationen rækker til forskellige Punkter, som f. Eks. *Cape Race, Chebucto Head* tæt ved Halifax, til den franske Station *St. Pierre, Bar Harbour* i U. S. A., *Chatham* i Massch.





Patruljeskibet kan trods sin Lidenhed ligge ude i al Slags Vejr. Det rider over de skumklædte Brækkere, som en And paa Vand.

## Medens Stjernerne tindrer.

Arbejdet begynder, medens Nattens Stjerner endnu er paa Himlen, thi det gælder om at faa en nøjagtig Position medens Taagen tilllader.

Ved 6-Tiden udsendes den første Broadcastning, den modtages af Skibe med moderne Udstyr:

»Patruljebaaden ligger nær ved to Isbjerge 42° 30' Nordlig Bredde, 48° Vestlig Længde. Strømsætning og Drift 180 Grader $^{5}/_{10}$ Knob i Timen, taaget, ingen Sø.« Samtidig angives Position for maaske 20 andre Isbjerge.

Stedgivelsen af Strømsætning og Isens Drift gør det muligt for Navigatøren at vide, at de to Isbjerge, de to sydligste, kommer mod Syd med den angivne Hurtighed.

En Flod af Spørgsmaal strømmer ind over Kutteren efter første Udsendelse og vedvarer hele Dagen.

»Hvor er den sydligste Is?« spørger slet og ret »*Tuscania*«.

»Er der Is Nordøst for os?« spørger »*America*«.

»Er der Is sydligere end 47 Bredde,« kommer det fra »*Aridiano*«.

»Jeg har tæt Taage paa 47° 10' Bredde, 49° 35' Længde. »Hvad er min bedste Kurs for at komme klar af Isen?« spørger Damperen »*Emanuol Stavirondis*«.

»Hvorledes lyder de sidste Vejr- og Ismeldinger?« spørger »*Georg Washington*«.

Oceanograferne bemærker, medens de maaler Vandets Temperatur, Reporter fra »*Megantic*« og »Kurdistan«, der meddeler deres nuværende Kurs. Denne vil bringe dem i Nærhed af en Række mægtige Isbjerge. En advarende Israpport afsendes da straks, og Skibene modtager den med Glæde; de kan straks ændre deres Kurs og komme klar af Isen.

## Ispatruljens Kutter er en Slags Trafik-Officer paa Havet.

Paa den store Damperrute mellem Europa og Amerika passerer ustandseligt Trampdampere og Linere saavelsom Tramplinere. Dette Strøg er en Gade, en Landevej paa samme Maade som Michigan Boulevard eller Fifth Avenue er det, og med den samme tætpakkede Trafik. Eller rettere der er egentlig to, den for »Westbound Tracks« og den for »Østgaaende Skibe«, 60 miles sydligere.

Alle Skibe paa tværs af Ruterne rapporteres ligeledes som en Slags Krænkelse af Færdselsreglerne. Et Skib med tværgaaende Kurs er lige saa farligt som et Isbjerg eller Vraggods. For det gælder om at opretholde Kurs og Hastighed gennem al Slags Vejr.

Ligesom en god Trafikbetjent paa Gaden, saaledes ordner og besvarer Kutteren alle Spørgsmaal vedrørende Ruten, »Gaden«, og er klar til at hjælpe et Skib, naar der er Besværligheder. Paa een Dag kan man faa Spørgsmaal fra indtil 38, som alle ligger tæt paa hinanden. Dette gælder dog ikke alle Skibe, som passerer, idet mange ikke svarer paa Patruljebaadens Kalden.

Fra Daggry har Baaden afsøgt Omraadet. Hvis

det er sidst paa Sæsonen, er Baaden i den sydligste Side af Bankerne. Først gaar man 30 miles mod Nord og har her og paa Vejen op et Overblik paa 15 miles til hver Side. Derefter drejes Stævnen mod Øst i en ret Vinkel og der indsejles c. 30 miles. Derefter bringer en retvinklet Drejning den Sydpaa c. 30 miles, hvorefter man igen gaar mod Øst og gentager Undersøgelsen til ud paa Natten.

### En Dagsavis udkommer via Arlington.

Men lad os nu vende tilbage til en Morgenpligt, som endnu ikke er udført. Det store Skibe fik Kl. 6 Broadcastning. Den sender nu pr. Gnist og paa en mindre Bølgelængde til andre Skibe Kl. 7.

Efter Kl. 7 Broadcastning er det Messetid, og Kl. 8 kommer *Is Patrulje Nyhederne,* bedre kendt som *Modoc Bull.* Vore Pressenyheder er som Regel lige tynde som vor Kaffe, thi Radiotelegrafisten fik den fra Arlington Kl. 1 Nat. Basebal Nyheder til Ispatruljens Nyheder gaar som varmt Brød.

I Land er der mange Klager nu til Dags, og alle tilgaar de løs paa det Faktum, at Lytteren ikke mærker noget personligt eller karakterstisk hos Udgiver eller Redaktør, men det gælder ikke herombord, hvor vi virkelig faar en righoldig Samling af Nyheder baade om Dempsey og Hollywood. Dette er dog den spøgefulde Side af Sagen, her er de mere faglige.

Alle de Rapporter, som strømmer ind i Løbet af Dagen fra store og smaa Dampere angivende Position, Kursretning, Hastighed i Knob, Vejrlig, Vandtemperatur og eventuelt Israpporter, alt dette behandles i Kortrummet, hvor hver enkelt Damper bliver taget under Behandling, saaledes at vi kan meddele om nogen af dem med sin Kurs vil skære andre og derved frembringe et Faremoment. Disse Specialkort er inddelt og afmærket med Hensyn til Is og Temperatur. Navnlig det sidste er meget vigtigt, thi ved at anvende disse fra 900 til 1300 daglige Meddelelser kan man lokalisere den saakaldte »kolde Vold«, den Linje, som danner Grænsen mellem den varme *Golfstrøm* og det kolde Vand fra *Labrador Strømmen.*

Denne Linje er i Sandhed en Farelinje, fordi Isbjerge, som frembyder Fare for Sejladsen, sjældent gaar over denne Linje. At faa fastsat denne allerede i Begyndelsen af Sæsonen er af største Nødvendighed.

Et Isbjerg, som virkelig skulde slippe over denne Linje, gaar hurtigt under, for Vandet har her en Temperatur af 55 til 60 Grader og smelter hurtigt Bjerget. Et Isbjerg af en hvilken som helst Størrelse vil være smeltet 7 Dage efter at have passeret Linjen.

Det kolde Vand angiver ogsaa normalt den sydligste Grænse for *Taagelinjen,* en anden Faktor, som gør det til yderste Vigtighed at bestemme dens Sted. Indtil Slutningen af April skyder Grænselinjen for det kolde Vand sig mere og mere Syd paa. Derpaa mærkes saa dens Stagnation og Tilbagegang efterhaanden som Golftstrømmens Magt trænger den tilbage.

### Vandet i *den kolde Vold* kan variere 20 Grader.

To Gange denne Morgen har vi krydset den *kolde Vold.* Den er let at markere. Mod Nord er Havet olivengrønt, smukt spillende grønt, mod Syd er Havet indigoblaat. Det er dens større Indhold af mikroskopisk Liv, som giver Labrador-Strømmen dens olivengrønne Tone.

Saa stor kan Forskellen paa Vandets Temperatur være, at Stævnen af Damperen kan være i grønt Vand paa 40 Graders Fahrenheit, medens Agterstavnen er i varmt blaat Vand paa 60 Grader. Da Dagen er smuk, stopper Kaptajnen Skibet, og giver Tilladelse til almindelig Svømning. Mandskabet bader ved Agterstavnen i tropisk varmt Vand, medens en halv Mil borte mod Nord et stort Isbjerg driver afsted.

Hen paa Eftermiddagen faar vi et Isbjerg i Sigte af Dimensioner og Form, som ikke tidligere er observeret, vi gaar derfor nærmere for at optage Fotografier og Tegninger fra flere Sider. Ligeledes beregnes dets Dimensioner, Højde, Bredde og Længde over Vandet, heraf kan vi beregne dets samlede Størrelse, idet kun en Ottendedel rager over Vandet. Dernæst tages Temperaturprøver af Vandet paa forskellige Dybder, hvilket derefter fortæller os, i hvilken Retning, Isbjerget vil drive, ja endda, hvorledes det vil vælte. Alle disse Oplysninger udsendes senere i en speciel Broadcastning.

### Isbjerge udsender en hvislende Lyd.

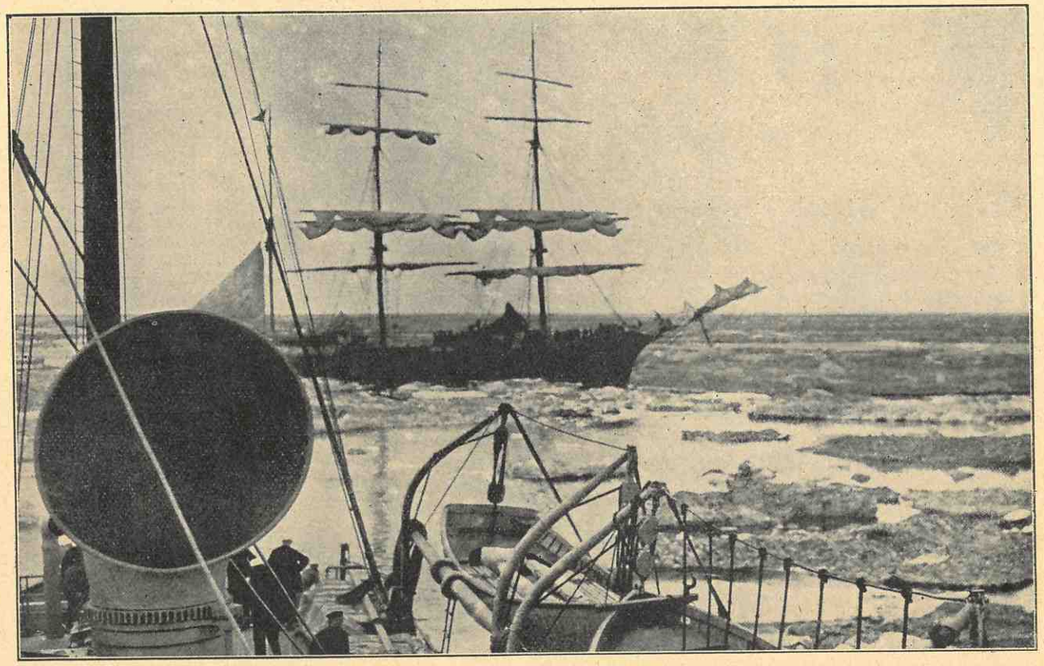
Da vi er i Bekneb for Is til Kølerummene, beordrer Kaptajnen en Baad over til Isbjerget. Isen paa et saadant Monstrum er som bekendt fuldkommen ren og støvfri.

Efterhaanden som Baaden nærmer sig Kolossen, bliver en hvislende Lyd mere og mere tydelig. Kommen tættere paa, konstaterer man, at denne Lyd stammer fra smaa bitte Isstykker, som oppe fra det øverste Parti glider nedover og falder i Havet. I Modsætning til almindelige Isklumper *bruser* disse i Vandskorpen, hvilket er en Særegenhed ved Glacial-Is og hidrører fra, at den bestaar af sammenpresset Sne.

Henad Aften stoppes Maskinen og Skibet holdes i Drift for at man kan have Bjerget i Sigte. Nu udsendes to Meddelelser, først til Skibene med moderne Udstyr og dernæst til mindre Skibe med ældre Installationer. Derefter følger Vejr og Temperaturmeddelelser til Washington.

Vejrreporterne giver vigtige Oplysninger for Vejrprofetier i Nord-Amerika og Europa, eftersom Skibet her er den eneste Station med regelmæssig Afsending i Midt-Atlanten. Herfra maa dog undtages Jack Cartier Ekspeditionen, den franske Vejrrapport- og Skoleskibsekspedition, der sædvanligvis har Station paa 38° nordlig 57° vestlig.





ET FISKEFARTØJ I BESÆT I ISEN

Mellem de talrige Skibe, som stævner mod New Foundlands Fiskebanker er mange fra Normandiets Kyst i Frankrig, et saadant ses paa Billedet. Den gamle Vikingeaand fornægter sig ikke hos Efterkommerne.

I Hundredtusindvis gaar Passagerer hvert Aar frem og tilbage paa Fornøjelsesrejse, men kun faa af dem aner, naar de gaar til Ro i deres Kahyt, hvilke Forberedelser, der er truffet for deres Sikkerhed. Lidet aner de, at oppe paa Broen af de store Linere »*Leviathan*«, »*Berengaria*«, »*Belgenland*«, »*Veendam*«, »*Rotterdam*«, »*Rochambeau*«, »*Albert Ballin*«, »*Paris*«, »*Agnitania*«, »*Volendam*«, »*Olympic*«, »*Esthonia*«, »*Montcalm*« og »*Thuringia*« sidder et lille Radioapparat og modtager Meldinger om Taage og Isbjerge. Ej heller tænker de over, at den lille Damper, som laa og drev derude paa de store Banker, maaske netop har sendt Bud om, at en anden Dampers Kurs vilde skære den, og maaske paa denne Maade frelst den fra Fare.

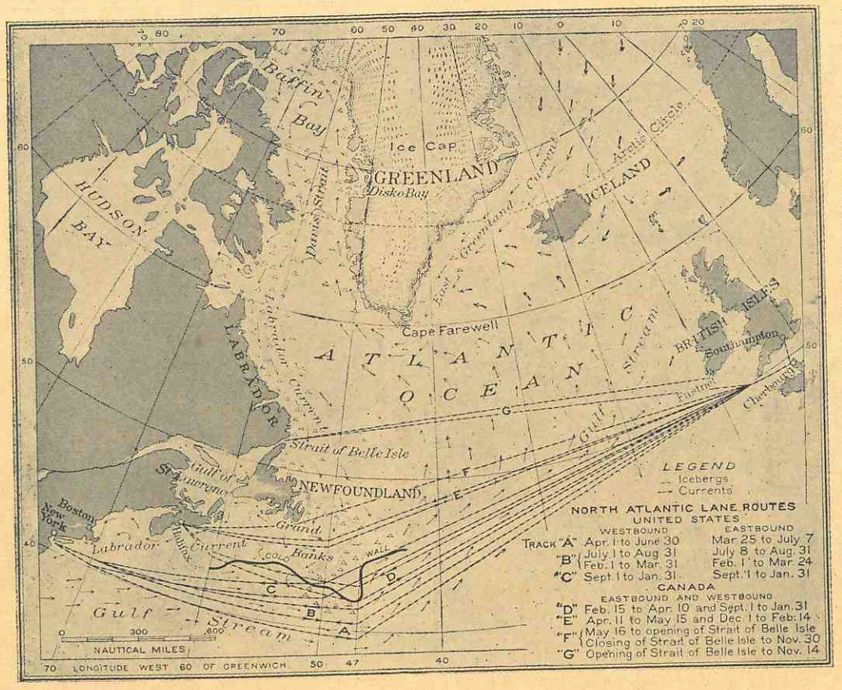
Her paa Bankerne møder vi de franske Fiskere, som ligger længst til Søs. Signaler veksles og Position opgives. Ogsaa andre Tjenester kan vi gøre dem: afsende Meddelelser om Tab af Folk, som er gaaet overbord i høj Sø, Medicin til Syge eller Reparationer. Andre ønsker at bytte Fisk med Tobak, Chocolade eller fersk Kød. En har faaet ødelagt sin Taagekanon, og da et saadant Instrument er nødvendigt for at kunne kalde Baadelaugene tilbage fra Afstande, hvor Taagehorn ikke kan naa, udfører vi med Glæde Reparationen.

### Der er to Typer paa Bjerge — *de solide og Tørdokkene.*

Den 13. April havde vi paa een Gang 14 store Isbjerge i Sigte.

Der findes flere *Typer* mellem Isbjerge, og to af dem er særlig let kendelige, nemlig de *solide* og *Tørdokken,* hver af dem har nemlig deres Historie. De *solide* bestaar af en solid Blok ofte af en vis Symmetri og Karakter som Marmor. De ligger forholdsvis lavt i Vandet, og Siderne er afslebet ved Vandets Indvirken. I Modsætning til almindelig Mening *vælter* et Isbjerg aldrig *helt* rundt, naar det forandrer Balance. De kan f. Eks. godt vælte 90° til den ene Side, den ene Dag og 80° i en anden Retning den næste Dag.

Mange mærkelige Egenskaber lærer man at kende hos Isbjergene. Paa et af dem konstaterede vi en mærkelig svingende Bevægelse. Det vippede over til den ene Side i en Periode af otte Minutter og svingede saa tilbage. Dette varede i syv Timer. Saa væltede det pludseligt — med et frygteligt Spektakel — og tørnede helt rundt, saa Bunden kom opad. De *solide* Bjerge har i Reglen Konturer som en sovende Hund eller Løve, Kong Tut-ank-ahmen i sin Katakomb eller andre levende Profiler. *Tørdokkene* derimod fremtryller taarnede Borge eller høje spidse Tinder. Ligeledes er der som Regel, hvad Navnet angiver, ligesom en smal Passage mellem Toppene, og ofte gaar Vandet herind over. Disse Bjerge vælter ikke, men sejler majestætisk af Sted som et velballastet Skib. Kløften er fremkommen ved, at Bjerget, da det laa anderledes, har faaet ædt en Del af Siden væk, denne kan paa den Maade indeholde flere af den Slags Furer. Isbjergene er ikke altid frosthvide, ofte skifter de over i dybblaat med en straalende Festivitet.




ISBJERGENES FAREZONE I NORD-ATLANTEN

Fra 1. Marts til 1. Juli patruljeres dette uhyggelige, taagefyldte og stormhærgede Farvand af to Skibe fra *United States* Coost Guard, med et tredie Skib i Reserve. Hvert af Skibene i Søen er ude Tiden rundt for at beskytte Skibene i dette Jordens travleste Farvand. De punkterede Linjer viser *Ruterne*, Pilene: *Strømmene* og den sorte, bugtede Linje: *Den kolde Vold*, Syd for Bankerne, Grænsen mellem den kolde og den varme Strøm.

◆

Smaa Bjerge kaldes *Brummere* og er meget farlige for Sejladsen.

Det var i 1925, man for Alvor søgte at sprænge et Isbjerg. Det første Forsøg gjordes med et Isbjerg, der maalte ca. 10 Fod over Vandet og en Længde af 50 Fod; det var et *gammelt* Bjerg, furet og vejrbidt af Vind og Vand.

En Officer og otte Mand i en Baad plantede en Portion Dynamit paa 200 Pund under et Fremspring i Bjerget. Derefter roede de bort til sikker Afstand, men var stadig i Forbindelse gennem et elektrisk Kabel. Nu sluttedes Strømmen, og et vældigt Brag knaldede gennem Luften og satte Bølger i Bevægelse. Den ene Ende af Isbjerget faldt af, og vi kunde konstatere, at dets Levetid var bleven to Dage forkortet.

Anderledes gik det til, da man forsøgte T.N.T. mod et større Bjerg af Sund-Is paa Størrelsen 300 Fod langt, 150 Fod højt. Det var paa den ene Side beskyttet af en lang Isarm 10 Fod under Vandet. Minerne blev lagt paa Overkanten og antændt.

Bjerget skælvede. En Byge af smaa Isstykker regnede ned, en Geyser paa 100 Fod af varmt Vand og sort Røg steg til Vejrs og faldt ned igen. Ingen Skade sket! Naturens Ro herskede atter!

Næste Gang skød man en Line hen over den undersøiske Arm. I den ene Ende af Linen fæstnede man Minen, i den anden en Kontravægt, hvorefter man antændte. Bjerget bevægede sig en Kende, ellers intet! Og dog vilde denne Eksplosion have sprængt den største Damper i Luften.

## Paa *Dødevagt* ved et stort Isbjerg.

Forsøgene paa at sprænge Bjerget var af særlig Interesse, fordi det var det største, som naaede at komme ned i Dampskibsruten — og fordi vi fulgte dets *Trin* indtil dets *Grav* — ligefra det var en Kolos paa 2½ Million Tons, til det forsvandt.

Bjerget observeredes den 26. Maj ved Nordkanten af Bankerne. Det blev døbt Nr. 14. Forøvrigt nummereres alle Bjerge, der er farlige.

Nr. 14 passerede Bankerne og drev sydover med en moderat Fart af 21 miles pr. Dag. Efter at have konstateret, at der kun fandtes eet Bjerg mere mod Nord, gik man sydpaa og overhalede Nr. 14 ved Udkanten af Bankerne den 2. Juni.

Allerede før man naaede Nr. 14, kunde man ane dets Beliggenhed, fordi en hvid Stribe reflekterede mod Skyerne i Horisonten. Snart efter varskoede Udkiggen: Is forude! Endskønt vi var mere end 20 miles borte, kunde de øverste Toppe tydeligt skelnes, thi Nr. 14 var 267 Fod over Havet.

Da Skibet nærmede sig i det rolige Vand og under klart Vejr, viste Bjerget sig i al sin fortryllende og betagende Skønhed og Vælde. Tættere paa viste det sig at være af Tørdok-Typen med ulige høje Toppe. Længden var vel 512 Fod. En af Drengene ombord foreslog at slæbe det til New York eller Boston og sælge det til en Is-Fabrik. I Sandhed! Dets 1½ Million Tons vilde dog kun have forslaaet til New Yorks Forbrug i 2½ Maaned.

## Et Isbjergs Dagbog.

3. Juni: Nr. 14 ligger ret udfor Bankernes Grænse. Vi haaber, det vil gaa paa Grund, thi saa er vore Besværligheder forbi.

4. Juni: Stærk Taage, som forhindrer os i at arbejde.

5.—6. Juni: Det samme. Vi iagttager Bjergets Drift. Tager en Position 5 miles Syd og raaber til Verden pr. Radio, at Bjerget ligger Nord for os. Tag Eder i Vare!

7. Juni: Kl. 5,20. Taagen letter. Vi har Nr. 14 henved syv miles borte og ser ud som ellers, indtil vi nærmer os. Da styrter pludselig den højeste Spids med et Bulder, der kunde vække Døde. Nr. 14 har flyttet sig 60 miles mod Syd og Vest. I Dag ser vi Begyndelsen til dets Ende.

8. Juni: Nr. 14 er nu i Vand af en Temperatur paa 42° Fahrenheit, hvis Varme underminerer dets Konstitution. Har rig Lejlighed til at studere Forandringerne af dets Vandlinjer.

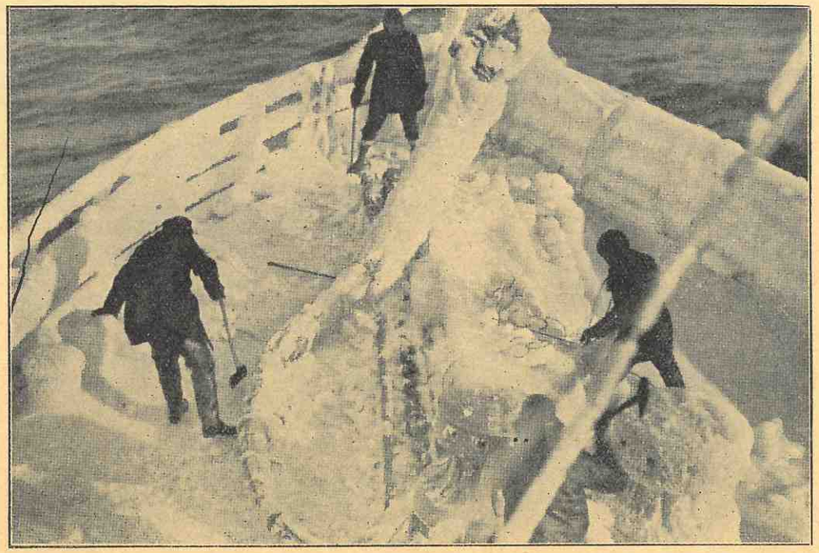
9. Juni: Vi beslutter at tage en Haand med i Ødelæggelsen af Nr. 14. Først lader vi nogle Miner eksplodere paa en undersøisk Tange, derefter i Vandkanten, men uden Resultat. Saa beslutter vi at bore et Hul ved Hjælp af fire Ladninger placeret paa et Plateau, hvor smult Vand har jævnet Overfladen. Bjerget bordedes med meget Besvær, da Plateauet har runde Kanter. Uden sømspigrede Sko vilde det være umuligt at klavre op. Er man først oppe, kan man hugge Trin i Isen.

De fire Eksplosioner giver et Hul 15 Fod dybt og 20 Fod i Tværmaal. Isen er lirket løs, men Eksplosionen har afsat en 100 Fod høj, sort Flamme op ad Isvæggen, et ypperligt Mærke. Saa haard er Isen, at kun Halvdelen af et Sekspunds Projektil vilde trænge ind, selv naar Skuddet var affyret paa en Afstand af kun 150 Yards.

10. Juni: Det regner i Dag. Prægtige Vandfald staar i Striber ned fra Isbjerget.

12. Juni: Henved 20,000 Tons af Smaa-Is glider ned oppefra. Maaske er det Resultatet





PATRULJE-FARTØJETS DÆK RENSES FOR IS
Naar det staar ind med flere Graders Frost, er det koldt paa 48° n. Br. hvor Fartøjet er gaaet op for at holde Udkig med Aarets første Isbjerg.

GYMNASTIKØVELSE OVER SKIBSSIDEN
Den unge Kraftkarl, Matros Tom, udfordrer paa en lidt dramatisk Maade de øvrige Akrobater til at maale sig med ham.

af vore Kraftanstrengelser. Nr. 14 er nu 180 Fod høj og 450 Fod lang.

14.—16. Juni: Isbjerget vakler paa den *kolde Vold*. Endelig driver det mod Nordøst og ud i koldt Vand. Hvis det havde passeret *Linjen*, vilde det have været borte i Løbet af 8 Dage. Nr. 14 frelser sig selv fra at gaa ud i Damperlinjen, som ligger meget tæt herved. Hver Nat sætter vi vort Søgelys paa det for at advare. Adskillige Dampere gaar tæt forbi, nogle kun i en halv miles Afstand.

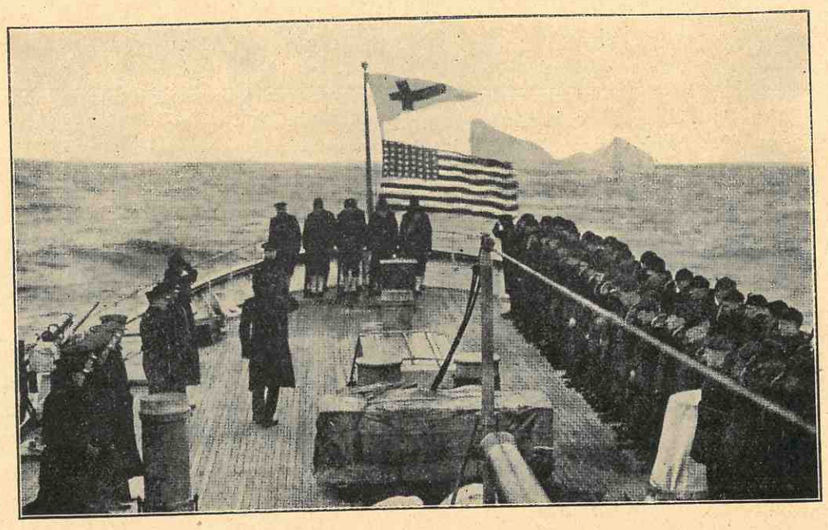
19. Juni: Nr. 14 maa kæmpe for Livet i Dag. En haard Byge fra Sydøst har fat i det. Store Søer bombarderer Bjerget med saadan Kraft, at Skummet staar mere end 100 Fod til Vejrs. Larmen derfra høres 3 Kvartmil bort.

20. Juni: Stormen har foraarsaget mere Skade end Menneskenes Miner. Nr. 14 har mistet begge sine Endestykker og en stor Del af den øverste Struktur. Bjerget er kun 250 Fod langt og 90 Fod højt.

24. Juni: Nu aabner Graven sig for Nr. 14. En hel Væg styrter ned. Bjergets pragtfulde Tinder er faldet, een for een. Den tilbageværende Side gennemhullet i Vandskorpen. Vandet er 50°. Golfstrømmen gør sit Værk.

30. Juni: Nr. 14 viser sig som en Klump, der ligner et Par Kontorpulte.

1. Juli: Kl. 6. Nr. 14 er gaaet derhen, hvor alle gode Isbjerge gaar hen. Golfstrømmen har hævnet *Titanic*.



EN HØJTIDELIGHED OM BORD TITANIC-DAGEN D. 14. APRIL.
Hvert Aar paa Dagen for »*Titanic*«s Undergang afholdes en Mindehøjtid for de 1513 Menneskers Sjæle. Mandskabet kaldes sammen paa Agterdækket, hvor Patruljemærket er hejst over *Stars and Stripes*. Skibets Læge holder en Mindetale, medens Nordvesten hyler i Takkelagen; den kommanderende Officer leder en Bøn, fremsagt af Officerer og Mandskab, hvorefter 3 Salver affyres over Stedet, hvor »*Tinatic*« sank. Og paa Patrulje-Baadens Opfordring *tier* samtlige Linieres Radio i fem Minutter. Menneskehedens Hilsen til de bortgangne!

---

*Søretsdom. — Matroserne, der ikke vilde lempe Kul.*

Da Damperen »Lise« ifjor anløb Portland for Bunkers, blev Matroserne Niels Nielsen og A. Pedersen beordrede til at lempe Kul. De hævdede imidlertid, at det ikke var deres Arbejde og nægtede at udføre det, med mindre de fik dobbelt Overtidsbetaling. — Kaptajnen vilde kun give almindelig Overtidsbetaling, og der blev derfor taget Kullempere fra Land.

Da de afmønstrede, blev der i deres Tilgodehavende fradraget 18 Kr. 20 Øre for hver i Udigft til de fremmede Kullempere og 18 Kr. 55 Øre i Bøde til hver.

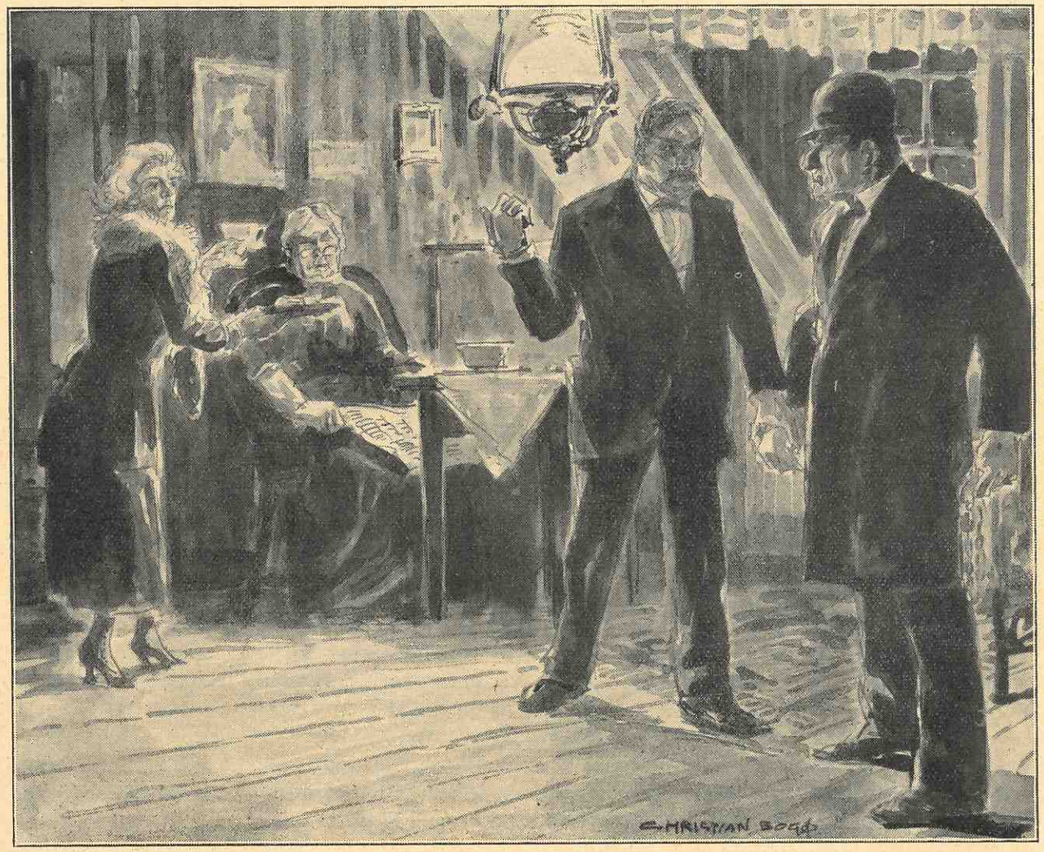
Matroserne har nu sagsøgt Rederiet til at tilbagebetale disse Beløb.

Rederiet har tilbudt at tilbagebetale Bøderne, men ikke det øvrige Beløb.

Sø- og Handelsretten udtaler, at Matroserne ikke har været berettiget til at nægte at udføre det dem paalagte Arbejde med Kullempning. De blev derefter dømt til at erstatte det paa denne Konto forlangte Beløb, idet der dog skal fradrages 96 Øre, som de skulde have haft i Overtidsarbejde, og som Rederiet altsaa har sparet ved at tage Folk fra Land.

Sagens Omkostninger ophævedes.






»Hør nu, Hjælmi,« sagde han med lavt og rystende Mæle, og en stor varm Taare hang og dirrede i hans sorte Øjenvipper, — »ser De den gamle hvidhaarede Stakkel dér, det er vores Mor; hun er det eneste, som Thilde og saa maj har at holde af her paa denne forbandede Jord, det eneste Menneske, der nogensinde har været god imod os to.«

# Den fromme Løgn.

## En Historie af Carl Gandrup.

Gamle Jomfru *Stjernelund* var ingenlunde noget Hverdagsmenneske, og hendes Livshistorie var — i hvert Fald efter hendes egen Mening — langt interessantere end alle de Romaner, som hun erhvervede sig i Foreningen til »Enlige gamles Værn«, og som hun om »Aftningerne« fordybede sig i gennem et Par Brilleglas, der efterhaanden som Aarene skred, stadig var blevet byttet hos Optikeren med et stærkere Nummer. For Sagen var den, at Briller og Øjne jo altid staar i omvendt Forhold til hinanden, og hendes Syn var saa svækket, at selv Brillerne, — det kraftigste Nummer, der fandtes, naar det da ikke skulde være rene Brændglas, — ikke længer kunde hjælpe hende til at skelne Ven fra Fjende.

Hun lignede ret en gammel Visdomsugle, naar hun saaledes sad med sin Avisfeuillton, — »Den fordrukne Afholdsmand« eller »Organisten i Bjergkløften« vendte hun ofte tilbage til, — og prøvede at stave sig en fyldestgørende Mening til gennem Ruderne i de tykke blaa Briller. Og hun havde en betydelig Læsning bag sig.

Og nu var hun gammel, men ingenlunde mæt af Dage. Ak, — hun som gik til Præsten, da den første Jernbane i Danmark, Anno 48, under den sidste Oldenborger, kørte Tropperne fra Københavns til Roskilde, — hun troede den Aften, da hun fra sit lille Gavlvindue i Møllegade saa *Nervø* flyve over København, at nu var »den yderste Dag« paa Trapperne.

Det var Hemmeligheden ved det milde, lyse

Aftenskær, der forgyldte Jomfru Abigael Stjernelund hendes Livsaften, dette at hun selv syntes, at hun var Vorherres allerlykkeligste Skabning her paa Jorden. I de dybeste Lag af sit Sjæleliv følte hun Rigdommen ligge — den Rigdom, som ikke beror i Guld eller Perler — Sølv eller Sedler, Magt eller Ære, men som vindes ene ud af Kærlighed, som den strømmer frit og varmt af et fromt og enfoldigt Hjerte. Hun følte ikke den svageste Forlængsel efter det Liv i Glans og Herlighed, hvor Præsten havde forjættet hende, at hun skulde danse i Guldsko og synge flerstemning med alle de smaa Englebørn, hvis Jubel og Lovsang er uden Ende.

Hvor intet Savn er, kan heller ingen Længsel være.

Det eneste, der undertiden formaaede at kaste Skygger paa hendes Vej og jage Smaaskyer hen over hendes blide Aftenhimmel, var Viceværtens Kone, der under Eds Tilbud mente, at kunne føre Sandhedsbevis for, at Jomfru A. Stjernelund kun tilsyneladende var det uskyldige, gamle, hvidhaarede Rokkehovede, hun gav sig ud for, og at hun i Virkeligheden var en maskeret Koblerske, hos hvem allehaande mystiske Personer søgte Ly og Tilhold.

Viceværten, der havde bygget sit Hus hverken paa Sand eller Klippegrund, men paa den Erkendelse, at den eneste Vej til Husfred er den ikke at sige sin Kone imod, havde virkelig ogsaa til Tider haft lidt svært ved at gøre sig Rede for en Dame i Trediverne med stor hørgul Paryk, sværtede Øjenbryn og kulørte Kinder, som næsten hver Eftermiddag aflagde Jomfru Stjernelund et Besøg. Den hørgule Dame havde altid en stor tildækket Kurv i Haanden, og naar hun gik, laa kun den dækkende Serviet pænt sammenfoldet tilbage paa Bunden.

Naturligvis maatte saa megen Mystik forurolige selv en Viceværts Kone — ja, endog forplante sig til hendes Mand.

Og den Hemmelighedsfuldhed, hvormed Jomfru A. Stjernelund altid yndede at omgive sig, stemte ingenlunde Værtsfolkene gunstigt for hende. End ikke Fornavnet paa Dørpladen (A. Stjernelund) kunde de faa opklaret, før det lykkedes dem at indbilde hende, at hun vilde komme paa »Vand og Brød«, dersom hun ikke paa Mandtalslisten opgav sit fulde Fornavn, der da omsider viste sig at lyde paa intet mindre end Abigael Kleopatra Stjernelund. Det fremgik derhos, at hun i næsten to Menneskealdre havde været Kogerske i Skydebanens Køkken, var begyndt som Opvaskerpige, avanceret til »varm Jomfru« efter en lille Tid at have udmærket sig i de »kolde«s Rækker, og til sidst gaaet af som Køkkenchef med en aarlig Pension af 300 Kr.!

Naar dertil kom en Alderdomsunderstøttelse og en mindre aarlig Udbetaling fra de varme Jomfruers Foreningskasse, kunde hun altsaa sidde der paa sit lille Kvistkammer og glæde sig over den retrospektive Fordybelse i et langt og virksomt Livs brogede Mindealbum.

To Gange om Aaret — Juleaften og paa Jomfru A. Stjernelunds aarlig tilbagevendende Geburtsdag — hørtes paa hendes Tagkammer et Fløjtespil, der ikke vilde have gjort en Vikarplads i det kgl. Kapel til Skamme, og som altid med den fineste musikalske Takt var afstemt efter Lejligheden.

Fra en Staa- og Friplads ved Nøglehullet var Viceværtens Kone kommen til Kundskab om, at den musikalske Assistance paa den gamles to aarlige Højtidsdage bestredes af en bleg, sorthaaret, yngre Mandsperson, der fremtraadte i nogle kantslidte Habitter, der ikke altid saa ud, som om de var syet til ham. Men hvilken Forbindelse der iøvrigt bestod imellem den sorthaarede Virtuos, den hørgule Dame og selve Jomfru A. Stjernelund, havde Nøglehullet endnu ikke afsløret. Thi hvilket Nøglehul i hele den vide Verden kunde vel være lavt og hjerteløst nok til at røbe gamle Jomfru Stjernelunds dyreste Hemmelighed for en beskidt Klafferkælling som Viceværtens Kone, den Hemmelighed, at *Ferdinand,* som spillede den dejligste Fløjte, og *Mathilde,* som hver Dag bragte hendes Mad og kogte hendes Kaffetaar, var hendes egne to velsignede hjertensgode Børn udenfor Ægteskab med længst henfarne *Larsen,* — Overkelneren paa Skydebanen, — som ikke blot havde testamenteret sine to Børn en paa ingen Maade foragtelig Sum til Bestridelsen af deres Uddannelse, men ogsaa havde givet dem selv sit *Navn* i Arv!

Saa han sov med Hæder i sin Grav, det gjorde Larsen!

Men hvad det nu angik med Uddannelsen, maa Børnene dog have fundet en eller anden, endnu gavnligere Anvendelse for den lille Arvekapital, for vist er det, at »blege Ferdinand«, som havde lært Klejnsmedeprofessionen, meget tidligt lagde sig efter sit Fags to tvivlsomste Specialiteter: Dirke og falske Nøgler, og Mathilde havde nu i sytten Aar med vexlende Held arbejdet i den Branche, som fortrinsvis udøves af Kvinder og helst efter Mørkets Frembrud.

Da Ungerne for mange Aar siden fløj hjemme fra den moderlige Rede, var det kun Breve i Ny og Næ, der bragte Bud om deres Færd derude i den store urolige Verden. Men Glæde af sine Børn, det havde hun da, Gud være lovet, for Ferdinands Breve viste, at han var Rejsende for en stor Maskinfabrik i Rusland, hvorfor der ofte gik halve og hele Aar, hvor han ike kunde besøge sin gamle Mor (vore Straffeanstalter er jo endnu ikke naaet frem til at honorere Tidens humane Krav om Fangernes Løsladelse paa deres Paarørendes Festdage), — og at Mathilde havde faaet en højtbetroet og vellønnet Plads som Husbestyrerinde hos en velsitueret Enkemand!

Af alle Kristensynder er Nødløgnen vel nok den uskyldigste, og gamle Jomfru A. Stjernelund var til alt Held baade stokdøv og starblind, saa lav Mistænksomhed trivedes kun slet hos hende. Og nu sad hun derhenne i Kurvestolen, vissen og runken som en Vølve — og frydede sig over sit Livs solskinnende Eventyrdrøm.

*

Det var en bitterkold Vinteraften ved Syvtiden og just den enoghalvfjerdsindstyvende i Rækaf Jomfru A. Stjernelunds Geburtsdage.

»Dukken,« — saaledes kaldtes den hørgule Dame populært blandt sine Kaldsfæller, — sad hos sin Mor oppe paa det lille lavtjældede Tagkammer og var just i Færd med at pakke Madkurven ud til Festmaaltidet, da »blege Ferdinand« traadte ind.

Han nikkede kort til Søsteren og gik derpaa hen og kyssede sin Mor paa Panden.

»God Aften, min Dreng,« sagde den gamle med denne grammofonagtige Stemmeklang, man træffer hos Folk, der hører tungt. »Det var dejligt, du kom!«

»Hvor — du — ser — rask — ud — i — Aften, lille Mor!« brølede han dybt ind i Hovedet paa hende.

»Tak, Tak!« nikkede den gamle venligt op til ham. »Jeg har det saamænd ogsaa mageløs godt — at sige, naar jeg har dig og Thilde hos mig her paa min Festaften.«

»Dukken« var travlt optagen af at varme en Del af Aftensmaden over et lille Spritapparat, mens Broderen stod og skævede hen til hende med sine sorte flakkende Gavtyveøjne.

»Er den »ulden« i Aften?« spurgte hun pludselig, da hendes Øjne endelig mødtes med hans. Hun forstod at tyde de uskrevne Runer, som kun den indviede, den meddelagtige forstaar at læse i et Par urolige Forbryderøjne.

»Ja, for Satan,« kom det mut og tvært fra Broderen, der nødig vilde snakke om de Dele.

»Hvor?« spurgte hun i en næsten bydende Tone.

»Jeg var med til at »rense« Villa *Sanitas* ude i Rosenvænget i Fredags. »Røde Jacob« og »Bændelormen« og saa mig. Vi havde 700 Kr. paa »Gevinsten« nede hos Jøden. Den er »nejs« — hva'?«

»Naa, saa er de altsaa ude efter dig igen. Hvor meget bliver det denne Gang, hvis at de hugger dig?«

»To Aar — sejsten Monjer — altsaa! — For der er ikke megen Tjans for en Frisag denne Gang!«

»Kan du ikke søge Arbejde ved Faget ovre i Sverrig et Aars Tid? For der er vel ingen Indixier?«

»Hva' Fan'en ska' de med maj i Sverrig? Tror du ikke, de har, hva' de skal bruge af Folk i min Profission derovre?«

»Jeg mente Klejnsmedeprofessionen, dit Øg. — Eller ved Musekken! Du har jo Geni for at spille en fin Fløjte.«

»Ja, saa var jeg da hugget ligestrax med det samme.«

Ulykken var, at Ferdinand elskede sin Fløjte og var stolt af sit »Geni« for dette Instrument samtidig med, at han fuldt vel vidste, at hans »Geni« som Fløjtevirtuos netop var en farlige Del af hans Forbrydersignalement. I Forbryderkældrene »Rudderknægt« og »Det blaa Øje« havde hans Solistoptrædener altid haft Succes.

»Næh, du kan tro, jeg kan holde mig,« sagde han tørt. »Er Maden snart færdig?«

»I Løbet af latterlig kort Tid,« svarede »Dukken«, der var i Færd med at tilføre Rødkaalen de sidste Varmekalorier.

Gamle Jomfru Stjernelund havde rejst sig fra sin Stol og stod nu og rodede i en gammel Kommodeskuffe.

»Hva' — leder — du — om, — lille Mor?« brølede Ferdinand i hendes Øre.

»Det er barestens Fløjten, min Dreng, du kommer til at spille os et lille Nummer.«

En svag Blodbølge skød op i »blege Ferdinand«s Kinder.

»Ikke i Aften, Mor. Jeg kan ikke i Aften. Jeg har Frost i Fingrene.«

Han elskede denne gamle svagelige Stakkel af en Mor over alt i Verden og kunde daarligt sige Nej, for han vidste, at hun et helt langt Aar havde siddet og glædet sig til at høre hans Fløjte. Hans Fløjte kunde hun nemlig høre.

»Jo vist saa, min Dreng. Her er Fløjten. Gaa nu hen til Kakkelovnen og tø Fingrene lidt op,« ivrede den gamle, »saa gaar det nok, skal Du se.«

Ferdinand skævede hjælpeløst hen til Søsteren, ligesom for at raadspørge hende i sin Nød.

»Du skal ikke gøre det,« advarede hun. »Der er jo ingen Mening i ligefrem at ingvitere dem herop.«

»Naah hva'. De kan vel endelig nok finde herop alligevel,« mente Ferdinand og gjorde nogle Løb og Triller paa sin Fløjte.

Den gamle sad og lyttede med et lyksaligt Smil om den mimrende indfaldne Mund og et Udtryk af hellig Andagt i sine gamle halvblinde Øjne. Ferdinand var et født musikalsk Gemyt. Og det er ikke efter Overkelner Larsen, han har det, tænkte Jomfru A. Stjernelund. Der var noget af Zigøjnermusikantens Blod i Ferdinand. Hans Genialitet bestod — efter hans egen Mening — for en væsentlig Del deri, at han havde »Gehør« og aldrig havde *lært* at spille. Han foragtede dem, der havde lært det. Der kræves da for Fan'en intet Geni til at *kunne* det, man har *lært*. Næh, Kunsten er det at kunne, hvad man *ikke* har lært.

Og saa spillede han — — — —

— — — —

Det bankede haardt paa Døren. Ferdinand rev Fløjten fra sin Mund og sprang op. I samme Øjeblik stod Opdageren *Hjælm* derinde:

»God Aften, Ferdinand — god Aften, Mathilde! Naa, den gaar nok med fuld Musik her! Det var jo ellers meget fornuftigt af dig selv at fortælle mig, hvor jeg kunde hente dig. Ja, lad os saa se at komme af Sted.«

Opdageren var en middelhøj Mand med et kuglerundt maskinklippet Hovede, der havde en ikke ueffen Lighed med et sammenrullet Pindsvin. En skarpkroget, fosforgloende Næse, ved hvis Rod to smaa stikkende Øjne, der lyste af selvglad og enfoldig Embedsmandsvigtighed.

Ferdinand stod endnu med Fløjten i Haanden og stirrede frem for sig som paa en Aabenbaring fra Helvede. Saa lagde han Fløjten hen i Kommodeskuffen og gik hen til Opdageren.

»Hør nu, Hjælm,« sagde han med lavt og rystende Mæle, og en stor varm Taare hang og dirrede i hans sorte Øjenvipper, — »ser De den gamle hvidhaarede Stakkel dér, det er vores Mor; hun er det eneste, som Thilde og saa maj har at holde af her paa denne forbandede Jord, det eneste Menneske, der nogensinde har været god imod os to. Forstaar De, hvad det vil sige. Hun er næsten blind, og det eneste, hun kan høre, det er den Melodi, som jeg spillede for hende paa min Fløjte. Det er hendes Fødselsdag her i Aften. Hun bliver en og halvfjerdsindstyve Aar. Hun tror, jeg er Rejsende for en russisk Maskinfabrik, og at Thilde styrer Huset for en bedre Enkemand. Hun er saa stolt af os begge to. Og nu kan De jo nok forstaa, at hvis hun fik andet at vide ... ja, saa fik hun det ikke godt. Om en Time putter Thilde hende i Seng, og saa sover hun til langt op paa Formiddagen og venter først at se mig til næste Gang, hun fylder Aar. Venter De saa længe, Hjælm, for den gamles Skyld derhenne? Maaske De selv har haft en gammel Mor, som De holdt af. — Og saa skal jeg følge med Dem. Herregud, man ved jo aldrig, om man faar hende at se igen, naar man engang er kommen ud.«

Opdageren betænkte sig et Øjeblik. Det var allerede temmelig sent; men han havde nu sat sig i Hovedet, at denne Satans »blege Ferdinand« skulde tages i Aften, saa han vilde nok spendere en Ventetime paa sin Fangst.

»Ja, ja, hvis du her med det samme vil tilstaa, at det var dig, der var med til Indbruddet i Rosenvænget i Fredags.«

Ferdinand saa op paa ham og forstod, at her ikke gaves nogen Vej uden om. Det var dyrt, tænkte han, for var der ingen Beviser, og blev de to andre ikke taget, kunde man jo ved en standhaftig Benægtelse slippe halv saa dyrt — maaske med en Frisag!

Men saa forvildede hans Øjne sig hen mod den lille gamle sammenbrudte Gestalt i Lænestolen med de tynde hvide Haar og de udslukte Øjne, og han greb Opdagerens Haand og hviskede:

»Kan jeg stole paa Deres Ord, Hjælm, én Time til bliver De her?«

»Ja, hvis du tilstaar og fastholder Tilstaaelsen, for render du fra den igen oppe hos »Byretten«, gaar jeg Kraft splintre mig her op i Morgen til din Moder og fortæller hende, hvad du er for en tyvebrændt Kæltring, — at du ved det! Og »Dukken« skal heller ikke komme til at gaa Ram forbi.«

»Dukken« sendte fra sin Krog Opdageren et Blik, der lynede af det mest komprimerede Had.

»Tilstaar, for Satan — altsaa,« mumlede Ferdinand mellem sine graa, sammenbidte Læber.

— — — —

»Hvem er den Mand?« spurgte Jomfru A. Stjernelund, der omsider havde skimtet Omridsene af en fremmed Skikkelse.

»Dukken« lagde sin Mund tæt ind til Moderens Øre:

»Det er en Kollega til Ferdinand, — det er en meget fin Mand. Vi har buden ham op, for at han kunde faa Lov til at hilse paa Mor!«



Opdageren gik hen til den gamle Kone og modtog hendes lille rystende, fremstrakte Haand.

»Tak, fordi De kom, Hr. Direktør! Og se snart op igen, naar Vejen falder om ad os. Hør, Ferdinand, lad os dog faa Fløjten frem igen, at din Kollega kan høre, hvor rart du spiller.«

Opdageren tændte en Shagpibe og satte sig mageligt tilrette med opknappet Frakke. »Dukken« gav sig til at made sin Mor med opvarmet Flæskesteg og Rødkaal, mens Ferdinand spillede »Lette Bølge, naar du blaaner«.

Og dennegang lød det virkelig, som om han havde Frost i Fingrene — —

Derfor var Jomfru A. Stjernelund saa gammel og saa lykkelig, fordi Lykkens ubønhørligste Fjende — *Sandhedeen* — ikke nænnede at krænke hendes Aftenfred.

# SØENS SPØRGSMAAL OG SVAR

UNDER DENNE RUBRIK BESVARES ALLE SPØRGSMAAL GRATIS OG UPARTISK

*Sejlskibstid.*

Strandhøj, d. 13. Marts 28.

»Vikingen«s Redaktion!

Undertegnede Abonnent af »VIKINGEN« vil hermed gerne tillade sig at spørge, om det ærede Blads Redaktion vil besvare mig nogle Spørgsmaal angaaende, hvor megen Sejlskibstid der fordres for efter erhvervet Styrmandsbevis at kunne sejle som saaden i danske Skibe?

En ellers søkyndig Mand sagde til mig, at der nu kun fordres 18 Maaneders Sejlskibstid, og at intet af denne Tid behøvedes som Matros.

Det er vel ellers uden for »VIKINGEN«s Opgave at besvare Spørgsmaal fra Læserne, men jeg haaber, De vil gøre en Undtagelse denne Gang.

Ærbødigst
*Ove Bokær.*

*Svar.* Der kræves 4 Aar efter det fyldte 15. Aar. Heraf 1½ Aar med Sejlskib. Saa kan Vedkommende gaa paa Skole og læse til Styrmand. For at faa Styrmandsbeviset skal dog de 2 Aar af de 4 have været tilbragt i Sejlskibe.

BARKEN »LYSGLIMT«S FORLIS.

*Svar fra Styrmand Nielsen til Kapt. Madsen.*

»Naar man slaar blandt en Flok Hunde, hyler den, man rammer« er der et gammelt Ord, der siger, og Kapt. Madsen maa aabenbart have haft en daarlig Samvittighed, da han læste min Dagbog i »VIKINGEN«, siden han kan føle sig den mindste Smule ilde berørt af den. — Imidlertid har det aldrig været min Hensigt at tilsmudse hverken den ene eller den anden ved at offentliggøre den, alle kompromitterende Optegnelser er udeladt.

Som Hr. Redaktør Bogø skrev om Dagbogen, gav den ogsaa et Udtryk for ungdommelig Misfornøjelse, men sejler der noget Skib paa denne Jord, eller rettere disse Have, hvor der ikke findes den Slags, og hvor dybt bunder det? Kun til alle er afmønstrede, saa er alt det gamle Had glemt. — Det er paa Opfordring af *sagkyndige*, at jeg har offentliggjort en Del af min Dagbog, saa den har i *alle* Punkter bestaaet saglig Kritik, hvad Kapt. Madsen dog ikke synes at mene.

Kald det blot Lukaf- og Matrospjank, never mind, det er ogsaa skrevet af en Matros fra Lukafet, saa hvorledes kan det være anderledes, men Beskyldningen for ,at den skulde være »i det væsentligste misvisende og Usandhed fra Begyndelsen til Enden«, kan jeg nemt rense mig for; men faar jeg vel gøre ad Rettens Vej. Man kan jo ikke, fordi man er Kapt. Madsen, beskylde en Mand offentlig for Løgn.

Værre bliver det for mig at rense mig for Beskyldningen for at være en daarlig Matros, den kan jeg ikke selv klare; kun synes jeg, at det er mærkeligt, at en saa daarlig Matros bliver udtaget til Dagmand og Sejlsyer i 6—7 Maaneder og derefter til et betroet Job som Topgast i 13—14 Maaneder.

Og saa det sidste med Far's Søn. — Ja, jeg maatte le, da jeg læste det, og det samme gjorde alle her om Bord, som kender mine Forhold. Min Fa'r døde nemlig, da jeg var 16 Aar, og siden jeg kom til Søs, har jeg klaret mig selv og betalt mine Eksaminer selv. Det er kun, hvad de 99 af 100 danske Styrmænd gør, saa der kan næppe blive Tale om nogen Far's Søn.

Visse Søfolk har den Opfattelse, at naar en Mand har en god Skoleuddannelse, lidt nemt ved Sprog o. l., og han desuden kan en saa »forfærdelig« Ting som at fotografere, ja, saa maa han nødvendigvis være no good som Sømand betragtet. — Ja, det hjælper ikke, jeg fortsætter, jeg kan dog ikke rense mig for den Beskyldning, der krænker mig mest, og som vilde krænke enhver Sømand med en Smule Æresfølelse. Det er saa forfærdelig nemt i Offentlighedens Øjne at tilsmudse en Mand, det kan enhver gøre; men værre bliver det at vaske Pletten af, og om Angiveren høster Laurbær for det, kan der være delte Meninger om. — Forresten ønsker jeg ikke oftere at indblande Offentligheden i denne Sag, den fortsættes ved privat Korrespondance med Kapt. Madsen.

Med Tak for Optagelsen.

*C. Nielsen,*
1ste Stmd., S/S »Alfred Hage«.

# Et Minde fra Vindjammernes Tid.

Af Matros *Viggo Jørgensen*, Strib.

*Skildringer fra en 20 Maaneders Rejse med Liverpool Barken »Islamount«.— Rejsen foregaar fra New York til Sydney via Cape Town, Batavia for Ordre; derfra til Samarang for at laste Sukker til Cette i Frankrig.*

Vi har modtaget hosstaaende Skildring fra en dansk Matros og gengiver den med Glæde, ikke mindst fordi der bag den ligger et Ønske om at være noget for Kammeraterne — jævnfør Brevet, som ledsager den. Denne Skildring er lige i »VIKINGEN«s Aand — at lade Søens Folk selv skildre Livet derude — og den viser, hvor stærkt et Bindeled »VIKINGEN« allerede er mellem Søens Folk.

Vi modtager gerne ethvert Bidrag fra Søens Folk, fra Officerer som Menige. Denne Skildring — af en Matros — er sat op med livlige Farver — og dog lidt mere Kulør og godt med Billeder vilde ikke være af Vejen.

*Strib*, 8. Marts 1928.

Hr. Redaktør!

Jeg tillader mig hermed at sende Dem en Skildring fra min Sejltid i de store Vindjammere i Haab om, at den kan bruges i Deres ærede Blad.

Jeg har læst flere gode selvfortalte Skildringer i »VIKINGEN«, som alle har været gode, og jeg synes, det er en smuk Tanke, at »VIKINGEN« giver Søfolkene Lejlighed til at skildre deres Oplevelser for hinanden og eventuelt for Familien og andre, som ikke kommer i direkte Berøring med Søen, men dog er interesserede i Søen. Jeg medsender enkelte Fotografier fra Turen; disse vilde jeg dog være Dem meget taknemlig for at faa tilbagesendt efter endt Brug. — Hvis dette nu er noget brugeligt, vil jeg være glad, for Mergelspigeret sidder alligevel bedre i Haanden, end Pennen gør.

Med Agtelse
Matros *Viggo Jørgensen*, Strib St., Fyen.

## En dansk Sømands Stolthed over at være dansk Sømand.

Den 14. Februar Vinteren 1918 laa Liverpool Barken »Islamount« opankret paa New Yorks Red; den var klar til at stikke i Søen, saa snart den havde faaet ny Besætning, before the Mast.

Vi var 12 Matroser, Tømmermand og en ny 2den Styrmand, der blev paamønstret. Og ud af denne Folk mma jeg sige, at gamle Dannebrog blev godt repræsenteret; vi var nemlig ikke mindre end 6 unge danske Søfolk, der kom til at vise »Union Jack«, hvilke raske og dygtige Søgutter, der blev opfostret under det rød-hvide Banner. Og jeg kan med Glæde sige, uden at rose os selv, at vi alle viste os fuldt værdige til at repræsentere gamle Dannebrog, som jo fra meget gammel Tid af altid har haft stor Ry af sine Søgutter. Norge og Sverige var ogsaa repræsenteret ved dygtige Søfolk, Norge havde to Mand, to Brødre, og Sverige havde to Mand i Lukafet og Agterude, nemlig den nye 2den Styrmand, og saa var der en Australier og en Russer i Lukafet, og Tømmermanden var Chilenser, Resten var engelske.

»Islamount«s Besætning var ialt paa 24 Mand, the old man, to Styrmænd, Stewart, Kok, Sejlmager, Tømmermand, 12 Matroser og 5 Apprentice. — Fartøjet var et 3 mastet Barkskib paa 1488 Register Tons, Rigningen var dobbelt Bram, ingen Røjler. Hvad Skroget angik, manglede det desværre de slanke Linier, som man ser ved mange af de store Vindjammere, og Manglen af disse Linier gjorde den umulig som nogen rigtig Hurtigsejler, 12 Knob var det højeste, den var oppe paa i de 20 Maaneder, vi var om Bord. Vi trøstede os med, at lang Rejse giver stor Hyre.

»Islamount« havde indtaget en Last af Petroleum ved Bayonne og var bestemt til at afgaa for Sydney i Australien. Otte Dage efter, at vi var kommen om Bord, blev Vinden gunstig, og vi lettede Anker til Shantien »Hiv away for Rio«. Vi var alle glade ved at komme væk fra den strenge Vinter i New York, og Vinden vedblev at være os gunstig, og vi kom ret hurtig ned til varmere Zoner, til den dejlige Nordøst Passat.

### Livet ombord.
### Naar Frivagten bygger Skibe.

Livet om Bord i de store Vindjammere var morsomt i Passaterne. Det er altid en travl Tid med at faa vasket Maling, banket Rust og derefter nymalet hele Skibet, og der skal skrabes Stænger o. l. En Mængde Skibsmandsarbejde er der, alt skal efterses og være i Orden, til vi skal runde enten Cap Horn eller Cap det gode Haab. Noget af det første Arbejde, der forestaar, naar vi faar Passaten, er en Omskiftning af Sejlene fra Vinter- til Sommersejl. I Passaten faar saa Vintersejlene sig et grundigt Eftersyn af Sejlmageren og bliver slaaet under igen, naar vi er færdig med Passatvinden. Frivagterne her i Passaten gaar ogsaa med mange fornøjelige Ting; der er f. Ex. Fiskeriet fra Klyverbommen og Harpunering af Fisk, der giver os en dejlig Afveksling i Menuen, selv om de fleste Dybvandsfisk er lidt tørre i det. Flyvefisken er en af de lækreste, den kommer selv om Bord om Natten. Salt Kød og Konserves er jo ellers den almindelige Spise om Bord i disse Vindjammere. Dernæst er det vel nok Fabrikation af Skibsmodeller, særlig Flaskeskibe, som optager Timerne paa Frivagten mest. Der bliver dog ogsaa lavet fine Maatter og Knobe, og engang imellem gives et Kursus i forskellige Smidighedsøvelser og Boksning. En Omgang Fodbold mangler heller ikke paa Programmet. Fodbolden, der er lavet af gamle Klude og Sejldug, havner jævnligt over Siden, saa den maa jo fornyes adskillige Gange. Og saa drives det berømte Kortspil Poker. Der spilles dog mest om Tobak og Tændstikker, som vi kan købe Agter hos *the old man* i hans slop chest, hvor der ogsaa kan købes Sæbe, Tøj, Sko o. s. v. Naar vi er ved Vindstillebæltet ved Linjen, er der som Regel Storvask af alt vort Tøj, da det til Tider regner meget her, maa vi gribe Chancen og faa vasket grundigt. Ellers er vi paa en saadan Rejse paa Ration af Vand, og saa kan der jo ikke vaskes Tøj hver Dag. Olietøj og Søstøvler faar ogsaa et godt Eftersyn, inden vi slutter Passaten af.



Er det fin Passat, sover alle Mand paa Dækket, og i de fleste Skibe faar Vagten Lov til at tage et Blund med om Natten. Dog skal Vagten foruden Rorgænger og Udkig holde en Mand til saakaldet Politivagt, som skal sørge for hurtigst muligt at faa purret ud, hvis der skal brases eller foretages andet ved Skibets Manøvrering, og det er sandelig ikke altid nemt for Politibetjenten at finde de rigtige. Sommetider kommer der et Par med af Frivagten, som dog hurtigt forsvinder, naar de opdager, hvilke af Styrmændene der er paa Dækket— naturligvis under en hjertelig Latter af Vagten.

Alt bliver som Regel taget med godt Humør i disse Skibe. Den lange Tid i rum Sø gør, at der næsten altid hersker et godt Kammeratskab. Saaden en Vindjammer er et lille Kongedømme for sig selv, and the old man is the King. Alt faar en Ende, og det gør Passaten ogsaa.

### Under Orkan med Merseræernes Nokker i Vand.

Vi naar til det Tidspunkt, hvor Vintersejlene er kommet under Ræerne igen, og vi skal til at forberede os paa at runde Cap Horn, eller vi skal et langt run Easten down. Naar vi kommer hertil, bliver Husflidsarbejdet som Regel lagt paa Hylden, og det gaar ikke længere at tage sin Lur paa Dækket. Her paa disse Breddegrader kommer det alvorlige Arbejde; tidt stormer det Uger igennem, og saa maa Sømanden mange Gange kæmpe en fortvivlet Kamp med Elementerne — en Kamp mange Gange med Døden for Øje. Tidt ender Kampen med, at den stolte Sejler sønderflænges af de voldsomme Storme, og de hushøje Søer, der rejser sig, og Sejleren gaar til Bunds med hele sin raske Besætning. Aldrig bliver der hørt fra den.

Med »Islamount« fik vi ogsaa paa denne Rejse at mærke, naar Vejrguderne var vrede. Det var efter at have rundet Det gode Haabs Forbjerg, og vi havde faaet St. Paul Rock i Sigte. Barometeret havde staaet meget lavt i flere Dage, og der havde været noget underligt trykkende over hele Situationen. Vi var alle klar over, at der var en rigtig »Kradser« i Vente, og Skipperen havde da ogsaa været saa fornuftig at bjerge alle Sejl paa nær de to Undermærssejl og Klyver. Med denne Sejlføring havde vi ligget og ventet i to Dage; saa endelig paa tredie Dag Kl. 4 Eftermiddag brød der en frygtelig Orkan løs, og der indtraf med det samme et Uheld af den værste Slags. Lasten forskubbede sig, og vi fik en voldsom Slagside. Hvor mange Grader husker jeg ikke nu, men dette i Forbindelse med den haarde Storm og svære Sø bevirkede, at Skibet tidt laa over, saa de læ Underkøjer i Ruffet var fyldt med Vand. Underræerne blev dykket flere Alen i Havet, og nogle Gange fik Mærsræerne ogsaa dykket Nokkerne.

### Den resolute Mand i Agterhaand.

Naa, men Kl. 4, da Orkanen brød løs, blev begge Vagter beordret paa Dækket for at brase haardt Bidevindt, og medens vi var ved at brase Stortoppen op, var det kun Heldet i Forbindelse med en rask og resolut Mand i Agterhaand paa Brasen, der frelste begge Vagter fra at blive skyllet over Bord. Medens vi var ved Braserne, kom der nemlig en mægtig Braadsø og væltede sig over gamle »Islamount«. Vandet kom væltende ind fra Læsiden, fordi Lasten forskubbede sig ved den samme Sø, saa vi blev fuldstændig begravet i Vand. Og havde Manden i Agterhaand ikke opdaget Faren samtidig med vi andre, saa han kunde naa at faa Brasen belagt, vilde vi uvægerlig være bleven skyllet over Siden alle Mand, da Brasen var vort eneste Holdepunkt. Vi pustede og stønnede ogsaa noget langt efter Vejret, da vi kom oven Vande igen, og »Islamount« laa meget længe, inden den fik rystet saa meget Vand af sig, at vi kunde blive klar over, om den vilde klare sig, eller den vilde kæntre. Vi troede alle det sidste, men langt om længe kom den saa meget til sig selv, at vi kunde haabe paa, at den vilde klare sig ud af det, hvis Stormen ikke vilde vare alt for længe.

Efter denne Omgang blev Arbejdet indstillet, for at Sagen kunde drøftes. Vi blev hurtigt enige om at lade den ligge. Da vi ingen Steder kunde komme ned i Lasten for at trimme, kunde vi jo ikke foretage os noget. Men Stormen tog til; Kl. 7—8 blæste den paa Højdepunktet. Kl. 7 gik den ene Redningsbaad over Siden, og Kl. 7,30 røg Store Undermærssejl i Laser; der stod kun selve Lihget tilbage. Kl. 8 prøvede vi at bjerge Forundermærssejl, men det viste sig umuligt. Saa sanrt der blev slækket lidt paa Skødet, røg det samme Vej som Store Mærssejl.

### Naar Lugerne skal skalkes om.

Nu saa vi paa til Kl. 9; da begyndte Storlugerne at røre paa sig. Vi fik nu travlt med at skalke om; det var et haardt og vanskeligt Arbejde nede i Læsiden i alt det Vand. De, der skulde ned i Læsiden og arbejde, maatte vi ogsaa have en Tovende om Live paa, for at de ikke skulde blive skyllet over Bord. Færdig med dette Arbejde tog vi et godt Tag i Pumperne. Kl. 3 Nat begyndte det at flove af, og opad Formiddagen var det fint Vejr igen; dog gik der mægtige Dønninger. Alle Mand havde et helt tykt Lag Salt i Ansigtet og paa Hænderne; vi var helt hvide. Det beviser, at vi ikke har været tørre ret meget af Tiden i Nattens Løb.

Naa, men de første Dage ovenpaa denne Omgang havde vi travlt. Det første Arbejde var Stuvning af Lasten, saa vi kunde faa vort Skib paa ret Køl igen, dernæst Reparation af Rigning og nogle andre Mærssejl slaaet under. Rigningen var helt beviklet med Sejldug fra Sejlene, og det sad længe efter, det var ikke til at pille af, før det med Tiden kunde slide sig selv løs. Nu havde vi kun to gamle Passat-Sejl til at slaa under, og der gik jævnlig et Hul i dem, saa vi

maatte tidt op med en Tjærebiks og Kost for at smøre lidt Tjære paa Kanterne af Hullerne, for at de ikke skulde blive altfor store. Ellers var alle Mand i Gang med at sy nye Mærssejl, og de blev slaaet under, saasnart de var færdige.

Ikke saa lang Tid efter denne Orkan kom vi ud i en ret stærk Storm, hvor der kom en Braadsø og knuste hele den ene Side af Ruffet, saa vi maatte lappe det sammen med Planker og Sejldug, til vi naaede Sydney og kunde faa det repareret.

Nu forløb Rejsen godt, indtil vi naaede Tasmanien. Dér kom vi ud for en svær Storm igen, og Lasten forskubbede sig for anden Gang, dog ikke saa meget, at en Tilbagetrimming var absolut nødvendig. — Vi fortsatte ogsaa Rejsen med den Slagside, vi fik. Efter dette Vejr fik vi god Lejlighed til Sydney, hvortil vi naaede ret hurtigt nu —efter en Rejse paa 124 Dage i Søen.

## Budskabet om Vaabenstilstand 1918.

Vi fik nu god Tid til at hvile ud oven paa Strabadserne, thi vi fik ikke mindre end 9 Uger i Havn i disse smukke Omgivelser ved Sydney Havn og By. Der er her en stor, flot Badestrand, Manly Beach, og den store Folkepark Domain, hvor der om Søndagen rører sig et stort og livligt Folkeliv. En stor Zoologisk Have har Byen ogsaa, saa der var nok at se, — men alt faar en Ende, og det fik de 9 Uger i Sydney ogsaa. — Vi havde imidlertid faaet Rigningen godt efterset, medens vi laa her, og vi havde 3 Mærseræer nede paa Dækket til Reparation og fik en ny Side i Ruffet, og saa var vi klar til at tage en Tørn igen. Vi forhalede nu over til Syrwart for at indtage en Ladning Korn til Cape Town i Syd Afrika, hvortil vi havde en meget god Rejse paa 87 Døgn uden nævneværdigt Uheld. Men en Skuffelse for os blev det, at det var diset Vejr, da vi rundede Forbjerget, da vi ellers var nær nok ved Land til at se det, men derved var jo intet at gøre.

Vi naaede ind til Cap Town den 10. November 1918. Vi ankrede paa Reden, hvor vi maatte blive en Uge, før vi kunde faa Kajplads. Dette var atter lidt af en Skuffelse for os, da der skulde være stor Fest i Byen den 11. paa Grund af Vaabenstilstanden, hvis den blev underskrevet af Tyskerne — hvad den jo gjorde —, og Kl. 11 Formiddag den 11. November kom Telegrammet. Der laa en stor engelsk Krydser paa Reden, som afgav Salut, og der var ca. 30 Dampere paa Reden, der hylede som besatte i Dampfløjter og Sirener. Sejlskibene brugte deres Taagehorn og Skibsklokker, saa paa denne Maade fik vi jo lidt af Feste nogsaa. Om Aftenen blev der sendt en Masse Raketter til Vejrs fra de forskellige Skibe, der laa til Ankers her i Table Bay. Ugen gik, og vi kom langs Kajen i Cape Town, hvor vi laa til Nytaarsdag 1919. Kapstaden er en ret livlig By, og der er ogsaa store Badesteder udenfor Byen, hvor vi tog ud hver Søndag og deltog i det muntre Badeliv. Begge Køn badede her imellem hinanden. Her er ogsaa det berømte »Table Mountain« and the »Lions Head«, sidstnævnte dog placeret ret fra Søen.

Endelig oprandt Nytaarsdagen, da vi forhalede ud paa Reden igen, hvor vi laa nogle Dage, inden vi lettede Anker igen — denne Gang bound for Batavia for Ordre.

Vi var glade, thi unge som vi var, kredsede vore Ønsker stadig om at komme til nye Havne og opleve nye Eventyr, og vi tog altid fuldt op af gode Minder med os fra hver Plads, vi forlod. Til Java havde vi en smuk Rejse paa 45 Døgn, dog med en Mængde Regn; men det var ikke, før vi var naaet de varme Zoner, saa det gjorde ikke saa meget, selv om Regntiden vistnok er den værste Tid med Feber. Særlig i Sunda Street havde vi en uhyre Mængde Regn; det var en smuk Sejltur fra Sunda Street og op til Batavia, nær ved Land hele Tiden, og vi passerede en Mængde frodige Smaaøer.

## Et besværligt Job.

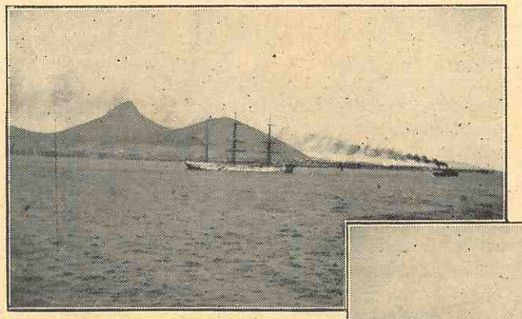
Naa, paa det 45. Døgn faldt Ankeret paa Batavia Red, hvor vi laa i to Dage og ventede paa Ordre. Da Ordren kom, lød den paa Samarang for at laste Sukker til Cette i Frankrig. Vi havde ingen Landlov i Batavia og fik heller ingen i Samarang, hvor vi laa i 4 Uger paa aaben Kyst. Vi havde en 3 Dages Sejltur fra Batavia til Samarang. Her i Samarang var ingen Slæbebaade, saa vi havde Job her, da vi først skulde ind og laste ca. 300 Tons Sukker som Stivning, saa op med Ankeret og Sejl paa, ud til Søs ca. en 12 Kvartmil, begge Ankere ud omtrent til Tamp, da der her kan komme nogle svære Byger. Her maatte vi saa losse hele Ballasten i Søen og derpaa ind igen under Land for at indtage Restladningen. Nu blev Sejlene slaaet fra, og vi begyndte at male Rær. Det var en varm Omgang, men vi arbejdede heller kun nogle faa Timer om Dagen. Her var ca. 50 Indfødte om Bord til at foretage Lastningen af Skibet; de var ikke morsomme at have om Bord, de var nemlig befængt med en uhyre Mængde Lus, og vi havde Mas nok med at holde dem fra vore Hængekøjer. — Ingen Landlov fik vi her, men vi fik Penge, saa vi kunde handle med de Baadmænd, der kom langs Siden med Frugt, Æg, Tobak o. s. v. Der var kun en Mand foruden »the old man«, der fik Landlov, og det var en svensk Matros, som blev indlagt paa Hospitalet for Benedder i begge Ben. Vi fik ham desværre ikke med igen, saa vi gik en Mand short fra Samarang.

## Besætningen angribes af Malaria.

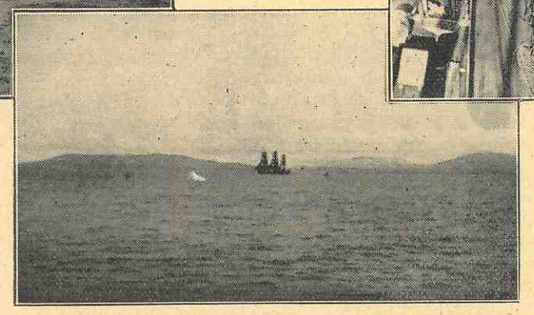
Endelig oprandt den Dag, vi var i Homewardbound; det blev den 28. Marts 1919 Kl. 7 Aften, at Ankeret gik op til den bekendte Shanti: »Rolling home, Rolling home across the Seas«, og den blev sungen med kraftige og glade Stemmer, saa den kunde sikkert høres over hele Reden i den stille, mørke Aften. Hjemrejsen var nu begyndt. Vi havde for Resten faaet nogle Høns om Bord, saa den skulde staa paa Hønsesteg den første Søndag i Søen. Der fløj nok et Par Stykker over Siden og druknede for os; men der blev nok alligevel. Vi slap igennem uden al for megen Krydsning i Sunda Street og passerede en engelsk Fuldrigger »Claverdon«, der var paa Rejse til Batavia med en Ladning Kul.

(Fortsættes i næste Nr.)

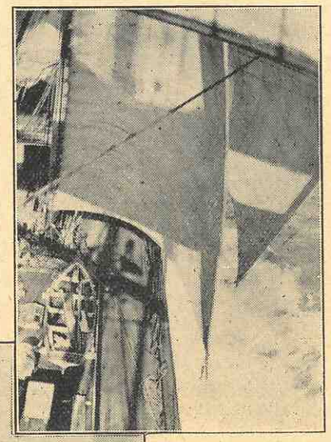




*Til venstre:* The »Kilmally« slæbes ud fra Cape Town.



*Til højre:* »Islamount« under Sejlpres, fotograferet fra Stortoppen.



*I Midten:* »Claverdon« passerer Sunda Stræde. Det smalle, stærkt befærdede Stræde virker øde i den sene Skumring med den enlige Sejler.

*Carnegie-Belønninger.*

Hovmester *P. J. Schnack*, Bredegade 5, sprang i Vandet mellem Bolværket og Inspektionsskibet »Argus«, med hvilket han var forhyret, og reddede en Dreng, der var faldet i Vandet ved Færingernes Ankomst. Han har faaet 500 Kr. for sin Daad.

Toldvagtmester Halnæs, Helsingør, sprang i September Maaned i Vandet i Havnen og reddede en Dreng, som var faldet i fra Bolværket. Halsnæs, der vejer 260 Pund, maatte dykke paa 22 Fod Vand inden det lykkedes ham at faa fat i Barnet. Han fik Redningsmedaillen og er nu tildelt 600 Kr.

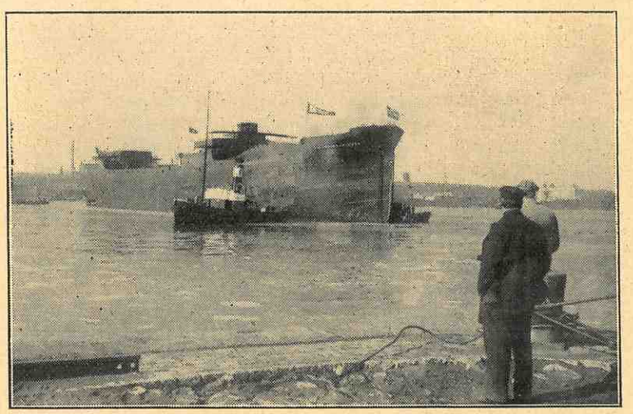
Endvidere har Styrmændene Nissen og Bruhn samt Matroserne Jacobsen og Thomsen, alle fra Færgen »Prinsesse Alexandrine«, hver faaet 1000 Kr. for at have reddet otte unge Mennesker fra Rostock, som var kæntret med en Sejlbaad.

# Stabelafløbning paa Burmeister & Wains Skibsværft.

Af Marineingeniør *F. Nyborg-Christensen.*

Hosstaaende Billede, der er taget specielt til »VIKINGEN«, viser B. & W.'s sidste Nybygning: Tankmotorskibet »*Sir Osborn Holmden*«, der løb af Stabelen Torsdag d. 15. Marts. Der var ingen Højtidelighed i Dagens Anledning. Til Stede var foruden Værftsarbejderne og de ledende Teknikere kun Direktør *Bondegaard*, der pr. Kl. 12,30 gav Signal til Stabelafløbningen. Endnu før Fabriksfløjterne var færdige med at lyde, gled det smukke Skib ned af Beddingen ud mod dets rette Element, og 10 Min. senere havde, som Billedet viser, Bugserbaadene Skibet paa Slæb for at hale det paa Plads for Isætning af Dieselmotorerne. Skibet, der er bygget til Rederiet A. F. Klaveness, A/S, Oslo, har følg. Hoveddimensioner:

| | |
|---|---|
| Længde mellem Perpendikulærerne ..... | 470' — 0" |
| Bredde paa Spant ..... | 64' — 2" |
| Dybde til Hoveddæk ..... | 35' — 0" |



Det faar en Lasteevne af 13.000 Tons d. w. Det er bygget efter Isherwoods Spantesystem til British Lloyds højeste Klasse. Lasterumme bestaar af 20

Højtanke og 10 Sommertanke, der er udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udtagning af Olien.

Skibet forsynes med to Hoveddieselmotorer af B. & W.s nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 4100 I. HK., der vil kunne give Skibet en Fart af ca. 12 Knob i Timen.

Rederiet A. F. Claveness & Co., Oslo, faar for Tiden bygget et 11.000 ts Tankmotorskib hos Nakskov Skibsværft. Kølen hertil blev lagt i Slutningen af Februar d. A.

Af tekniske Enkeltheder ved Tankmotorskibet »Sir Osborn Holmden« skal nævnes nogle ganske faa: Spanterne er bygget efter Isherwoods bracketless Spantesystem, det vil som bekendt sige, at der ingen Knæ findes mellem Spanter og Skodt. Skodterne staar fuldstændig frit. Man slipper derved for den store Ulempe, at Skibets Arbejden i Søen fremkalder Sprængninger mellem Knæ og Spanter. Det knæløse System har kun været anvendt ca. 1 Aars Tid.

Skibet er forsynet med 3' 6" Kofferdam for hver Ende af Maskinrummet, samt hvor Tankene holder op ud mod Forlasten. Denne er beregnet til Benzintromler, Reservedele m. m. Paa Mellemdækket findes to ret store Dampkedler til at dampe Tankene ud med, dels efter at disse har været brugt til Ballast, dels naar der skiftes fra den en Slags Olie til den anden, eller naar der skal repareres i Tankene.

Midtskibs, direkte under Brodækket, ligger et særskilt Pumperum, hvor de kraftige Oliepumper findes. En Pumpe kan levere ca. 300 ts Olie i Timen. Hele Lasten kan tømmes paa ca. 18 Timer.

Skibet kan efter Tilrigning og Installation af Motorer m. m. forventes færdig til Prøvesejlads om ca. 6—7 Uger.

De fleste moderne Tankskibe, der bygges, har en Størrelse paa 8—13.000 ts, dog bygges der i Øjeblikket paa Deutsche Werft i Hamborg 1 Tankskib paa 21.000 ts.

Det er interessant at se, hvorledes den skarpe Konkurrence mellem de store Verdensoliefirmaer har fremkaldt en meget kraftig Forøgelse af Tankskibstonnagen. Oliefirmaerne timechartrer Tankskibene for en Periode af 5 Aar, saaledes at Rederierne kun behøver at beskæftige sig med Besætning m .m.

Med Udgangen af 1928 vil Efterspørgslen efter Tankskibe dog sikkert være tilfredsstillet saa nogenlunde. Levetiden for en moderne Tankdamper kan sættes til omtrentlig 20—25 Aar, afhængig af Oliens Tæring, og den ret haarde Brug, der gøres af disse Skibe, der jo ligger ret tungt i Søen.

Af danske Rederier, der har Tankskibe, findes A. P. Møller 1 Stk., Myren 2 og samtidig med 4 under Bygning og D. D. P. A. 1.

**ESBJERG SKIBSBYGGERI**
**ESBJERG**
**TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.**

# *UNDER JOLLY ROGER*

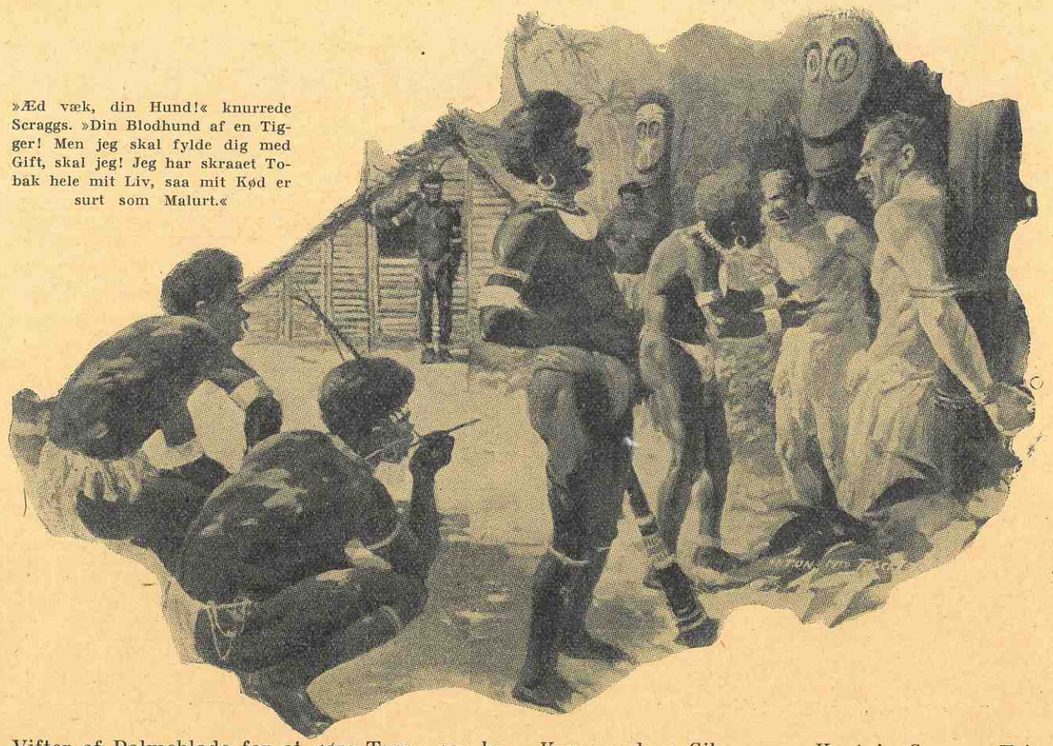
Mellem den amerikanske Fortællerverdens Navne er *Peter B. Kyne* eet af de stærkest lysende. Ingen anden har som han forstaaet at smelte det moderne Livs Raffinementer sammen med Kulturens yderste Grænse, fjerne Egnes primitive Renhed og Enkelthed i Følelser med vor Tids højeste Problemer. Og *Kyne* henter gerne sine Motiver fra Søen eller Havets Bredder. I *Cappy Ricks* har han skildret Overgangen fra Sejlskib til Damp, i *The Green Pea Pirates* er det det morsomme Trekløver fra Bugserbaaden »Maggie«, *Gibney, Mc Guffey* og Captajn *Scraggs,* som maa holde for, og i *Newer the twain shall meete* er det Kampen mellem Kærligheden hos den fine hvide Kvinde modsat den thahitiske Prinsesses varme uselviske Opofrelse, som rører.

Det er »VIKINGEN«s Hensigt i den kommende Tid at bringe en stor fortsat Roman. Vi giver i det følgende et lille Afsnit fra *The green Pea Pirates — Grønærtepiraterne,* som de kaldes af Folk i San Francisco Havn, var Officererne paa den gamle Frugtbaad »Maggie« tilhørte »Kaptajn Scraggs«, en gammel Kystskipper, der nærmest toges som humoristisk Nummer af Baadens egentlige Fører, Styrmand *Gibney,* en forhenværende, stout Dybvandssejler, egensindig og selvsikker, altid parat til at drille den stakkels Kaptajn *Scraggs.* Endelig er der Maskinmester *Mc Guffey,* lige saa uundværlig som nogen af de øvrige, snart skudt ud i Periferien, snart Centrum i Begivenhederne, som han — ofte mod sin Vilje og uden sit Vidende — ordner paa bedste Maade.

Disse tre fredelige Eventyrere oplever adskilligt grinagtigt og spændende sammen, inden de gaar i Land, mætte af Sølivets Dage. Deres daglige Færden bestod ellers i at sejle Frugt fra Plantagerne langs Kysten. Saa en mørk, taaget Nat løber de Kassen paa Grund, men faar et Bugserselskab, under Foregivende af at være et stort fremmed Fartøj, til at bringe dem los uden at betale en Øre for det. Senere fører de et herreløst Sejlskib sikkert i Havn. Endelig gør de et større Kup og deltager i Vaabenindsmugling til Mexico, erobrer en armeret Skonnert og gaar paa Togt i Stillehavet, hvor de gør Landgang og inviteres til Middag hos de venlige Vilde. Det vil sige *Gibney* og *Scraggs,* for de vil ikke have *Mc Guffey* med dem, han kan blive ombord og pudse Kanonen.

Vel ankommen til Bredden blev de to Eventyrere modtaget af en Flok frygteligt udseende Vilde med lange Spyd. Efterhaanden samlede de sig som en Garde om de to Hædersgæster og marcherede frem gennem Buskadset paa Vej op til Kongens Hytte. To yndige unge Piger sluttede sig til og travede efter de to Sø-Ulke bærende store





»Æd væk, din Hund!« knurrede Scraggs. »Din Blodhund af en Tigger! Men jeg skal fylde dig med Gift, skal jeg! Jeg har skraaet Tobak hele mit Liv, saa mit Kød er surt som Malurt.«

Vifter af Palmeblade for at gøre Turen saa behagelig for de Herrer som muligt.

»Ved alle Krigsguderne!« udbrød Kaptajn Scraggs oplivet. »Gib! Gamle Hanløve, det er Sager det dér, hvad?«

»Gudbevares!« svarede Overstyrmanden. »Hvis bare det Fjols til Mc Guffey havde været med her! Saa havde han ogsaa Fornøjelsen med! Se nu storsnudet ud, du gamle Salamander! Husk paa at holde Ørerne stive! Du er baade mere og noget større end nogensomhelst Konge — du er amerikansk Borger, er du. Er du med paa den, du gamle Svalerumpe! Hold dig endelig storsnudet! Disse Folk her er saa underlig følsomme og mærkværdige paa det Punkt. Hvis de troede, vi tvivlede om deres Gæstfrihed, saa vilde de ha' den Frækhed at ta' os i Hoved og Hale og hive os ud af Landsbyen, før vi fik talt til fem.«

»Saa kunde jeg sgu li' at se dem hive Mc Guffey ved Hoved og Hale,« svarede Kapt. Scraggs.

Gibney havde saadan en hurtig Forestillingsevene med Hensyn til en saadan Proces og skuttede sig i Grin. Han huskede endnu tydeligt, hvorledes han havde set Mester bakse i Solheden med sine Kanoner paa Dækket, det var altsaa tydeligt, at hans Højvelbaarenhed, det Fjols til B. Mc. Guffey, var forberedt paa lidt af hvert.

Naa, vil skal ikke gaa i Detaljer og beskrive Kommandore Gibneys og Kaptajn Scraggs Triumfatorindtog i Kanauvas Hovedstad, ejheller hvorledes Kongen, en undersætsig, opblæst gammel Vildmand, stak sit buskede Hoved ud af et Vindue i Bungalowen, da han saae Processionen komme anstigende, ejheller hvorledes han et Minut senere kom tilsyne paa Skuepladsen i Centrum af sin Slotsplads, hvor i gamle Dage al Folket havde samlet sig paa de store Menneskeæderdage. Ej heller skal vi dvæle ved den højtidelige Modtagelse, som bestod i, at man gned Næserne saaledes som Skikken endnu var i hine Egne, ej heller dvæle ved Festen, som paafulgte, og som bestod i herligt anrettede Fugleposteier, der blev sat til Livs tilligemed en god Flaske *Trestjernet,* som Gibney havde været saa forsynlig at tage med.

*Tabu-Tabu* optraadte som Tolk, og alting gik straalende, indtil Tabu-Tabu, hvis Gæstfrihed var yderlig bleven styrket ved flere smaa Kvanta *trestjernet* Livselexir, tiggede Hr. Gibney om at sende Bud efter de ombordværende af Mandskabet, for at de kunde deltage i Festen. Hr. Gibney, som ogsaa selv paa dette Tidspunkt var ret højt oppe, syntes, det var ikke nogen ilde Tanke.

»Lille Scraggemand! Det er F'me ogsaa kedeligt at tænke sig, at det Fjols til Mc Guffey ikke er her og faar den Fornøjelse med,« svarede Gib-

ney. »Jeg tror, jeg sender et Bud ned til ham med een af Tabu-Tabus Drenge og spør' ham engang til, om han ikke har Lyst til at komme i Land. Eller osse ka' han la' Første Styrmand og el eller to af Folkene komme med, hvis han selv afslaar at gaa i Land fra Fregatten og agere civil.«

»Det var en god Idé, Gibberman,« svarede Kaptajn Scraggs med Munden fuld af ristet Kylling og Pie, hvorefter Hr. Gibney rev et Blad ud af sin Lommebog. Hastigt kradsede han nogle Linjer ned til Mc Guffey og overgav det til Tabu-Tabu, der straks afsendte et Bud med det til »Maggie II«.

En halv Times Tid efter kom Budet tilbage. Han var vildt ophidset og sendte en Strøm af indfødt Klaudervælsk ind i Tabu-Tabus og Kongens Øren. Han pegede desuden gentagne Gange paa den ene Kind, derefter gjorde han Tegn med Haanden ned over Bagen, og endelig lod han Fingrene glide ømt hen over Næsen, og Gibney opdagede nu pludselig, at denne, Næsen, havde en svag Skævhed til den ene Side. Dette syntes han var bedst at meddele Kaptajn Scraggs, og ingen af de Herrer var i mindste Tvivl om, hvorledes de skulde tyde dette Mysterium: Det kongelige Sendebud var simpelthen bleven taget ved Hovede og Hale og kastet overbord af Hans Højærværdighed Mc Guffey.

Tabu-Tabus vilde Øjne gnistrede og blev endnu mere vilde, efterhaanden som Beretningen skred frem. Kongen skulede til Kaptajn Scraggs, og Hr. Gibney opdagede pludselig, han fik store Pletter af Gaasekød paa Kroppen. En ubehagelig Følelse af, at han vistnok var lokket i et Baghold, hvis Udgang han selv havde spærret, opstod hos ham. Det stod ham mærkværdig klart, at han havde været for tillidsfuld, og at han vilde befinde sig i meget større Sikkerhed ombord paa »Maggie«s Dæk. Og da han altid var hurtig til at samle sig, varede det ikke mange Sekunder, før han kunde fremsætte et tilforladeligt Forslag, der vilde bringe ham ned til Skibet. Han nærmede sig hurtigt Gruppen omkring den kongelige Ordensmester og spurgte deltagende om Aarsagen til alt dette Postyr. Skælvende af Raseri fortalte Tabu-Tabu, hvad der var sket.

Til Gengæld kendte nu Hr. Gibneys Raseri ingen Grænser, og dog rørte der sig ikke en Trækning i hans Ansigt. Da han. atter var Herre over sig selv, henvendte han sig til Tabu-Tabu for at bede denne sige til Kongen, at han, Gibney, sammen med Kaptajn Scraggs nu vilde skynde dem ned til Skonnerten og give Mc Goffey, hvad han havde godt af. Og han lod straks Handling følge paa Ordet og vinkede ad Kaptajn Scraggs, for at denne kunde følge ham til Stranden.

Da Kaptajn Scraggs rejste sig, lidt usikker forresten, var der en sort Haand, som pludselig gled frem og lagde sig over hans Mund. Men gamle Scraggs, som var godt kendt med forskellige Kneb, der var i Anvendelse i San Francisco-Kipperne, og som pludselig mærkede et Par lange Arme henover Halsen bagfra, gjorde kun det, der var en Haandevending for ham, han bukkede sig forover og vippede sin Modstander over Hovedet og ud i Luften. I samme Øjeblik, hans Mund var fri, løftede han sin Stemme til et skingrende Raab, der larmede højt over alt det andet Spektakel. Og i samme Sekund havde Gibney travlt med at sno sig som en lynsnar Panter for at klare sig fri af et Spyd, som blev slynget imod ham. Samtidig sendte han sin knyttede Næve i Synet paa Tabu-Tabu, der sank sammen som en Klud.

I et Nu var hele Forsamlingen i Oprør. Straks efter at have raabt sit Skrig om Hjælp sprang Scraggs ud gennem Kredsen af Vilde og søgte ligesom en forskrækket Andrik til Bredden. Men en af de Vilde kastede en Boomerang efter ham og ramte ham i Nakken. Scraggs styrtede om med et Gisp.

»Scraggs er død!« gik det igennem Gibney som et Lyn, og med en Løves Kraft sprang han paa Kongen. For ham gjaldt det nu om at sælge Livet saa dyrt som muligt, og kunde han faa Ram paa Kongen, saa var dog Scraggs hævnet. Paa et Sekund havde Kommandorens stærke Arme omslynget Kongen, og med denne hjælpeløse Monark i sit frygtelige Bjørnetag banede Gibney sig Vej til den nærmeste Bungalow, hvor han stillede sig med Ryggen mod Væggen. En tæt Række Spydsodder truede ham forfra, medens han havde Ryggen fri, og med Kongens Krop som Skjold klarede han den endnu, thi hver Gang en af de Vilde gjorde et Udfald med sit Spyd, pararede Gibney med Kongens skælvende Krop.

»Jeg skal klemme Sjælen ud af Kroppen paa ham,« brølede Gibney til Tabu-Tabu, da denne atter begyndte at samle sig sammen. »Lad mig slippe fri, eller jeg dræber ham!«

Svaret kom et helt andet Sted fra, nemlig fra et Vindue oppe i Bungalowen, hvorfra en Lerkrukke med frygtelig Kraft blev slynget ned paa hans Hovede. Der lød et Gisp, og Gibney faldt for over med den rystende halvkvalte Konge i sine Arme.

— — —

Nede ombord paa »Maggie II« havde B. Mc. Goffey, Hans Højvelbaarenhed, netop faaet placeret en af Maxim-Vickers Kanonerne oppe paa Broen. Den sidste Bolt var netop skruet i, da der hen over Jungelens Trætoppe lød et Skrig, et hvinende Raab om Hjælp, som naaede ned til den lille Bugt og gav Ekko i Mc. Gufffeys Øren: »Hjælp!«

Mc. Guffey lænede sig over mod Kanonen og følte sig nogle Sekunder saa svag i Knæene som et sygt Barn.

»Du milde Skaber,« mumlede han, »det var Scraggemand! Og nu er de naturligvis ved at æde ham. Oh, Gib! Gib, gamle Dreng, hvorfor vilde du ikke høre paa mig. Nu har de hugget Jer, og hvad i Himlens Navn skal jeg nu gøre for at faa Jer ombord igen, død eller levende, det kan jeg ikke regne ud!«

Mc. Goffey kunde høre Skrigene og skelne Vrælet fra Landsbyen, skønt han ikke kunde se, hvad der skete. Lidt efter stilnede det hele af ,og det var jo ikke saa underligt, da Stilheden stammede fra den Lerkrukke, som var knust mod Gibneys Hovede.

»Nu er det forbi altsammen,« hviskede Mc Goffey bedrøvet til Styrmanden. »De har dræbt dem begge.« Hvorpaa Hans Højvelbaarende Hr. B Mc Goffey satte sig ned paa Kahytsventilatoren, rullede et Silkelommetørklæde ud og gav sig rigtig gammeldags til at tude i det. For nu var hans ærlige irske Hjerte ved at briste.

Det varede saadan noget som det meste af en halv Time, før stakkels Mc Goffey kunde faa samlet sig sammen, men da det først skete, var det ogsaa med en saadan Sum af Raseri, at intet kunde styre ham.

»Nu hurtigt, dit forbandede Bæst af en Drivert!« brølede han ned til Styrmanden, »du sørgelige Rest af en Klat Havskum! Hurtigt her, I Drønnerter! Op med Ammunitionskassen og lad os give dem saa meget, saa der ikke bliver en Papegøje tilbage efter det!«

Og Mænnerne sprang.



**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHÅVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

»Javel, javel, Sir!« lød det fra Mand til Mand, medens Arbejdet gik rask fra Haanden.

»Jeg er gammel Kanonér i Flaaden,« sagde Styrmanden og sprang til. »Lad mig betjene Kanonen! En Pom-Pom Kanon skal behandles akkurat ligesom en Havesprøjte, kun er den fyldt med Smaagrater i Stedet for Postevand. Vi skal Fa' me finde hver eneste lille Krog og Kræ her paa Kysten. Den Slags Kanoner kan naa indtil 400 Yards.«

»Dræb hele Møjet! I Luften med Bæsterne!« hvæsede Mc Goffey.

— — —

Da Gibney gik paa Næsen med en Lerkrukke oven i Hovedet, var han kun halvt bevidstløs, men i samme Øjeblik han prøvede paa at rejse sig, var der straks et Dusin Hænder paa ham. I en Haandevending var han løftet op og baaret tilbage til Offerpladsen, hvor et Dusin store bemalede Offerpæle stod nedrammet i en Halvkreds med en Afstand af fire Fod mellem hver. I et Nu var Klæderne flaaet af ham og han selv bunden til en Pæl.

Et Par Minutter senere ankom en ny Delegation af Kannibaler bærende den halvt bevidstløse nøgne Kaptajn Scraggs, som blev bundet til en Pæl ved Siden af Gibney. Scraggs var dødsensbleg og blodig, men vaagnede nu til fuld Bevidsthed, og hans Øjne lurede som en Slanges.

»Hvad, hvad i Alverden er Meningen med dette her, hva' Gib?« udbrød han.

»Det betyder,« svarede Gibney, »at vi to nu er færdige med at gaa paa Eventyr, lille Scraggssi! Denne Fyr Tabu-Tabu er en forbandet Lokkedue, som bare har til Opgave at lokke hvide Mænd i Land. Det gjalt for dem bare at behandle os venligt, indtil de kunde faa lokket hele Resten af Mandskabet iland, eller i hvert Fald nok til, at Skuden var hjælpeløs. Og nu! — Du gode Gud! Scraggssi, gamle Hædersmand, gamle

Dreng? Kan du tilgive mig, jeg fik dig med ud i dette?«

Kaptajn Scraggs hang med Hovedet og gispede ligesom en Fisk paa Krog.

»Er det Meningen, de vil æde os,« kom det endelig fra ham.

Gibney svarede ikke, men Kaptajn Scraggs læste i hans urolige Blik, hvad der var deres Dom.

»Du maa dø som en Mand,« var alt hvad Gibney kunde sige. »Vis endelig ikke Tegn til Feighed.«

»Tror du'nte, de kunde høre os ombord, hvis man pludselig gav sig til at hyle om Hjælp?«

»For Guds Skyld, skrig ikke,« faldt Gibney ind. »Vi har selv rodet os ind i dette og maa se at at komme ud af det selv. Hvis vi giver en Lyd fra os, vil Mc Goffey komme iland med hele Mandskabet, og saa har vi Kotostrofen! Før de aner det, vil de stakkels Djævle blive ædt ligesom vi! Lad bare stakkels Mc Goffey være forsigtig. Hvis vi ikke kommer tilbage, vil han forstaa, at alt er forbi, og er han fornuftig nok, vil han lade være med at foretage sig noget. Og netop nu er han blød som en druknet Høne, saa derfor er det ikke værd at raabe. Scraggs, vær en Mand og dø med oprejst Pande!«

Kaptajn Scraggs vendte sit forskrækkede Blik over mod Hr. Gibneys medtagne Ansigt. I Grunden var Kaptajn Scraggs en Kujon, men der var noget i Gibneys selvopofrende Maade at tage Sagerne paa, som rørte ved et haardt Punkt i hans Natur og bragte med sig, noget han aldrig før havde kendt. Han bøjede sit Hoved, og to store Taarer banede sig Vej ned over hans solbrændte Kinder.

»Gud velsigne dig, Gib, min kære Dreng,« svarede han nedbrudt. »Du er et Mandfolk!«

(Fortsættes i næste Nr.)

DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark
Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores. Nyhavn 45-47, København
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & Co. AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

Brødrene Andersen
Østergade 9 Kgl. Hofleverandør København
Herreskræderi Herrelingeri Regnfrakker Rejseartikler

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 Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

G. W. FRYDENLUND & SØN
Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133
G. W. HARNISCH Fabrik af
Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · 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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 5241 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

H. HALMØE
CORT ADELERSGADE 8
H. HALMØE KJØBENHAVN
Sejldugslager.
Sejl, Flag og Presenninger,
Telefon Byen 4326.

TOUGVÆRK
Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad
JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

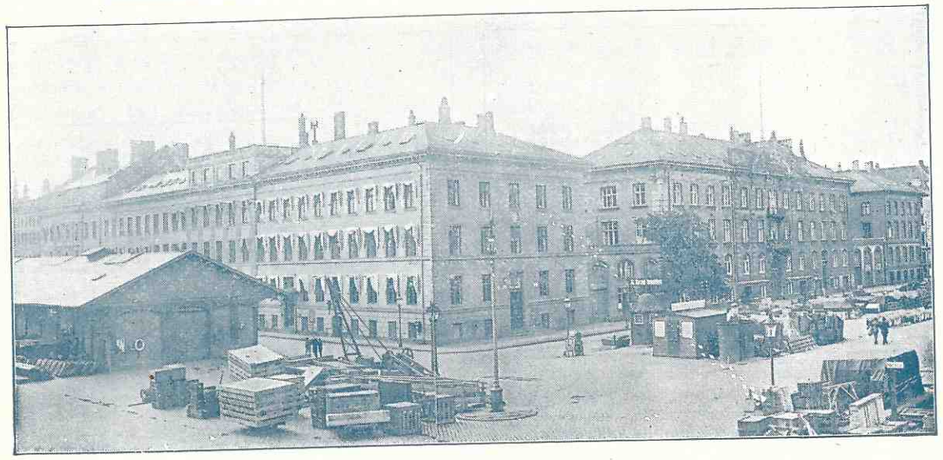
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

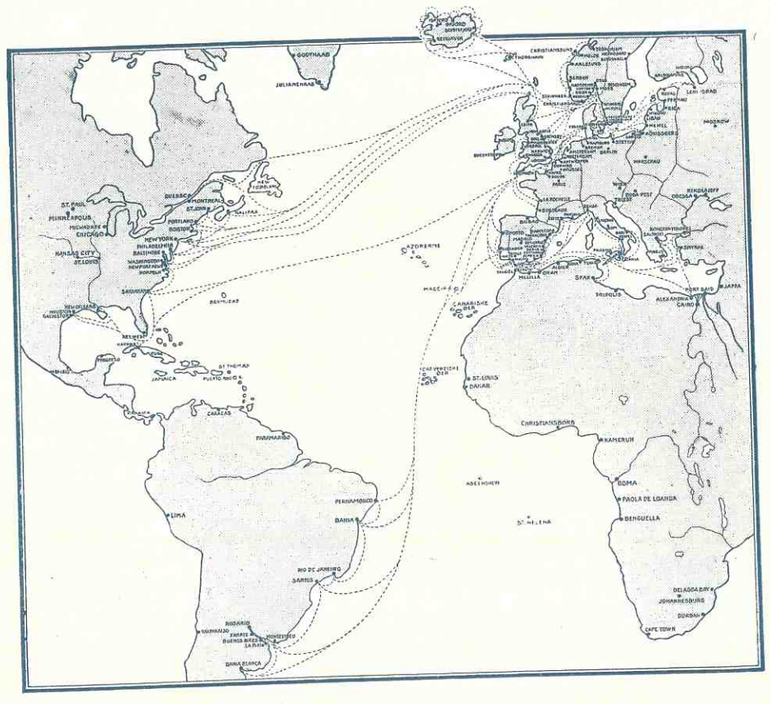
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Børentzen.*



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

"THE VIKING"

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

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

50 ØRE
No. 5 1928


**SOMMERAFTENS STEMNING**

Efter Maleri af H. Brasen.

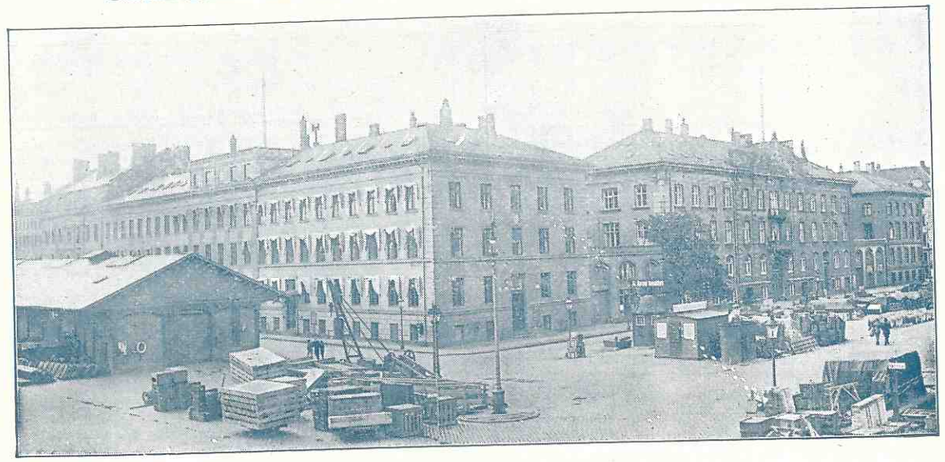

50 ØRE
MAJ 5. AARG.

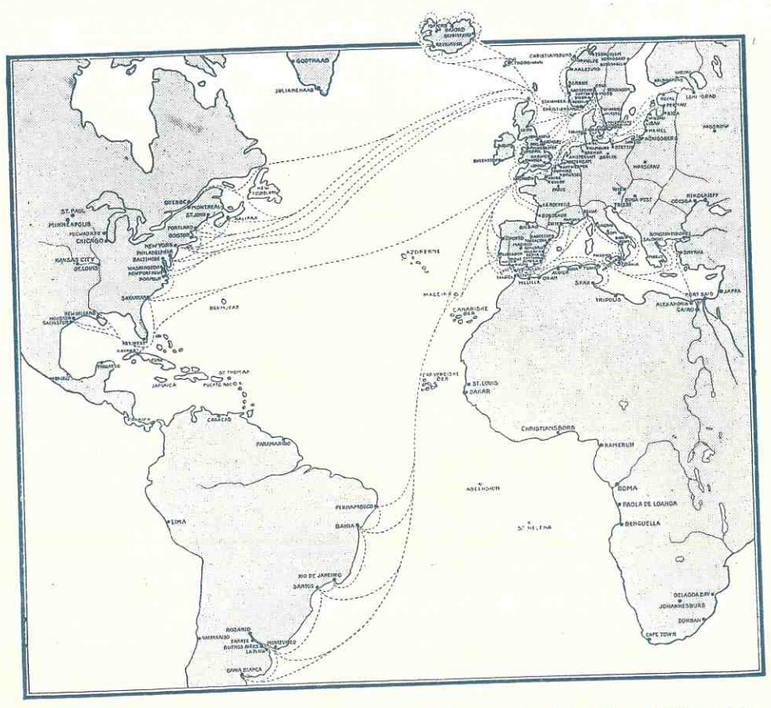
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Børrentzen.*



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE
No. 5 1928


**SOMMERAFTENS STEMNING**

Efter Maleri af H. Brasen.


50 ØRE
MAJ 5. AARG.

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

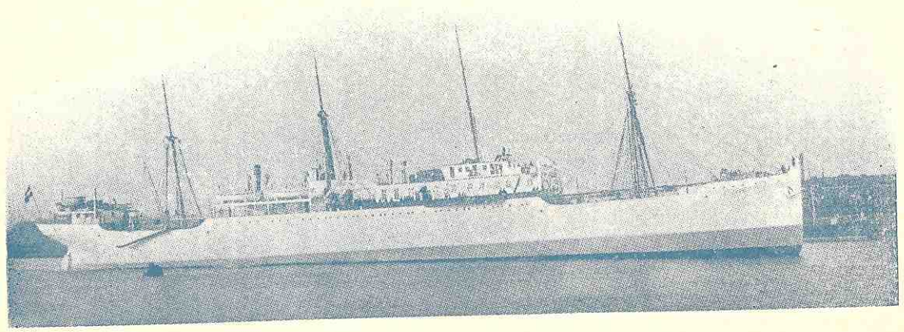
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Europa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



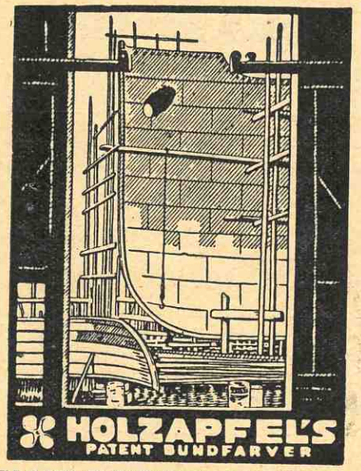
DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.**
Telefon 387, 10,387
**Nyhavn 45-47, København**
Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"
**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's ANNONCØRER ER FØRENDE FIRMAER I SØHANDELEN**

**OMTAL VIKINGEN VED DERES INDKØB**

**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S**
GL. KONGEVEJ 3 TELEF. 12,017
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*
*etc.*
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 30. April.

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
**Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

**ODENSE STAALSKIBSVÆRFT**
VED A. P. MØLLER
NYBYGNING AF **DIESEL- OG DAMPSKIBE** OP TIL 12000 TONS D.W.
Telegram-Adr.: „STAALVÆRFT". **3 BYGGEBEDDINGER** Telefon 1859. - Statstelefon 52

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"
TELF. 427

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.
Telegram-Adr. „Skibsværftet".
Telefon 40 og 91.

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**ESBJERG SKIBSBYGGERI**
ESBJERG
TELF. 253. N. RAUN-BYBERG TELF. 253.

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHAVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

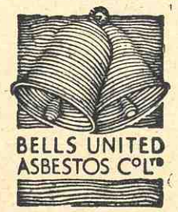
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Stiftet 1786
Tlf. Central 6 og 4106
Tlgr.-Adr. „PRIVATE"
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING
Slotsholmsgade 5.
København K.


*INDHOLD*


*Forside: Sommeraftens Stemning.* Efter Maleri af *H. Brasen.*
*Det tabte Paradis:* Christiansborg Slot paa Guineakysten.
*Et Monument over Sejlskibstidens Sømandsaand.* Af *Christian Bogø.*
*Fiskeriforeningens Modelsamling.* (Fotografier, specielt fotograferet til VIKINGEN).
*100 Kr. i Præmie for det bedste Skib;* En 70aarig dansk Kaptajns Brev til VIKINGEN. (Foto).
*Sejlsæsonen forberedes.* Fotografier fra K. A. S.'s Baadeplads, specielt fotograferet til VIKINGEN.
*Roerne lægger ud.* Fotograferet spec. til VIKINGEN.
*Et stort Havfiskeri — et større Danmark.* Af Generalkonsul *Yde.* Fotografier fra Fiskerihavnen i Friederichshafen, Wesermünde.
*En Række Fotografier fra Vindjammernes Tid,* af Matros *Jørgensen.*
*Under »The jolly Roger«.* (Fortsat.) Illustration.
*Min haardeste Rejse,* af Kapt. *B. Cl. Jensen,* Ribe.
*Stabelafløbning hos Burmeister & Wain.*
*Nyt fra Søen.*



**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.



M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR: »AMIANTE«

**H. DAUGAARD, KOLDING**
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.
AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

**ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT**
ved ANDERS JENSEN
NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

CARL HANSEN
SØ- & HERREEKVIPERING
NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168
**Stort Udvalg i**
**Oliefrakker og Gummistøvler.**

N. C. BACH
*EDSV. SKIBSMÆGLER*
**NØRRE-SUNDBY**
Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

**SOPHUS E. JOHNSEN & Co.**
Telegram-Adr.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

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.

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

**Ingen rusthindrende Farver**
har saa stor Elasticitet, Strækkeevne og Holdbarhed som
HEMPEL'S „KRONGRAA" og HEMPEL'S „DANREX"
Vogt Dem for Plagiater, kun ægte naar Navnet
**HEMPEL**
staar paa Emballagen.
J. C. HEMPEL'S Skibsfarve Fabrik.
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver.
KØBENHAVN K.

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** — **København K.**

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 — Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 49 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. — Telefon 269 - Statstelefon 21

**A/s Svendborg Skibsværft af 1926**

Nybygning og Reparationer. — Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

PRAHL & SØLVER

Kataloger & Speciel-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske instrumenter i Danmark.

Statsautoriserede Kompasrettere.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejleskiver —
Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/s**

KUL- & COKES-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —

Telegram-Adresse: KUL

**THORNYCROFT**

Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler

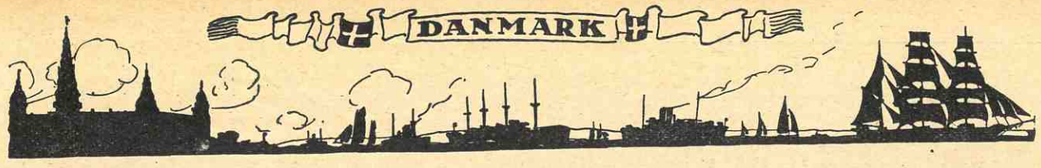
*Generalagenter for Sydskandinavien:*

RODKJÆR & TVEDE

Toldbodvej 5 — København K.

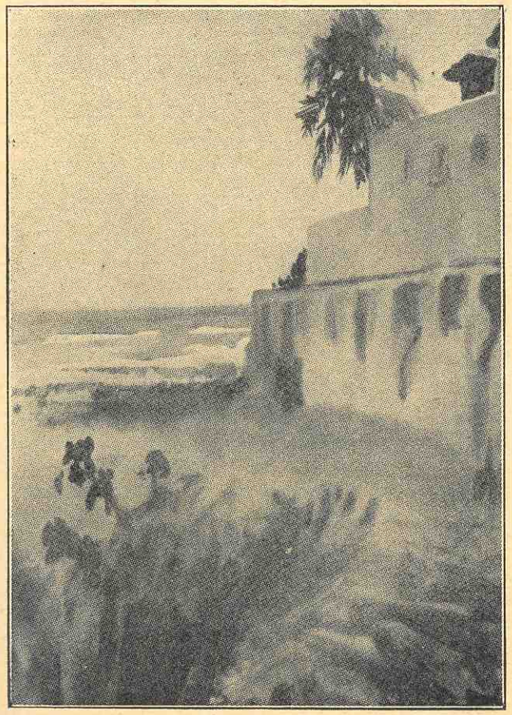
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«

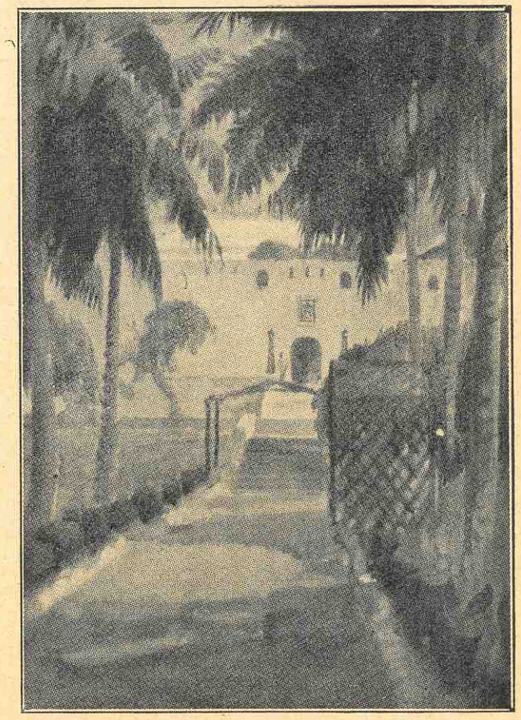
Lager af Reservedele.




VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT





# Det tabte Paradis.

Efter Maleri af *Spencer Pryce*.

Hvorhen man vender Blikket og betragter Verdenskortet, finder man en Plet, hvor Dannebrog engang har vajet over danske Søfolks Vej og faste Pladser. I Syd og Nord, i Øst og Vest lyser Minderne mod os — nu er det forbi. Forbi den Tid, da Danmark som andre søgaaende Nationer, i Kraft af Nationens Sømandsskab, skaffede sig værdifulde Pladser, hvorfra fremmede Landes Produkter kunde hentes hjem, og nye Afsætningsmuligheder og Kolonisation var mulig.

Forbi, forbi!

Vi maa nu glæde os over det Fremstød, som gøres af vor oversøiske Trampfart, af D. F. D. S.s Linere og Ø. K.s Koncessioner, men hvilken Skamplet i vor — skal vi sige Skandinaviens Udviklingshistorie — at vi ikke beholdt de Smuler, vi havde faaet. Vi, Vikingernes Stamlande! At Norge intet fik, forklares derved, at det havde nok med at slaas for et forenet dansk-norsk Rige og derfor maatte dele Skæbne med Danmark, og Sverrig førte sine Kampe for at faa Øresundets ene Bred fri og de skaanske Provinser i fast Besiddelse.

Dette bortforklarer dog ikke, at to smaa Lande som Belgien og Holland den Dag i Dag ligger inde med uhyre Rigdomskilder, endskønt ingen vil benægte, disse to Lande ingenlunde undgik Krige gennem Tiderne.

Christiansborg Slot paa Guldkysten i Guinea er et Minde om Danmarks Storhedstid i det 18. Aarhundrede. 1850 solgtes det til England, der 1876 gjorde det til Sæde for Guvernøren over Guldkysten.

Stedet er i disse Dage aktuelt, idet der fornylig er aabnet en ny Havn paa Guldkysten. Der var altsaa alligevel noget ved Egnene dernede.

Ovenstaaende Billeder af Spencer Pryce findes paa den engelske Udstilling i det ny Teater. Hans Malerier er et Led i Englands Propaganda for Handel og Søfart.

Det er helt fornøjeligt at se, at England har Forstaaelse af, at ogsaa Kunst kan skabe Værdier for noget saa haandgribeligt som Skibsfart og Handel.

Slottet er bygget paa en fremspringende Klippepynt ud i Havet, og endnu ses det danske Vaaben over Hovedindgangen.

Men Dannebrog er strøget.

# Vikingen rejser et dansk Monument over Sejlskibstidens Sømandsaand.

Om føje Tid afsløres Monumentet over de krigsforliste danske Søfarende fra Verdenskrigen. I Sten vil det vidne om de danske Søfolks Mod og fortælle Efterverdenen om Samtidens Tak.

Et andet Monument, der ikke vedrører Krigen, men peger hen paa Sømandens daglige og farefulde Gerning, saaledes som den var i Sejlskibenes Tid, et saadant Monument er VIKINGEN i Færd med at rejse gennem de stolte Beretninger, som Søens Folk selv skriver i VIKINGEN.

Fra alle Lejre, fra alle Grader ombord bringer vi disse Skildringer, der alle som een aander den dybeste Beundring, den varmeste Kærlighed og inderligste Længsel efter Søen og til dens Minder.

Det er Sejlskibstidens Sømandsaand, som gennem disse Beretninger vaagner til nyt Liv og kaster sit varmende Lys ud over os. Hvilket Øje kan være tørt, hvilket Hjerte uberørt ved Læsningen af disse Sømandsbekendelser!

En Rejse fyldt af Savn, haardt Arbejde, Kamp for Livet og Sygdom — —

Et Liv fyldt af Strabadser — —

Og Lønnen er ofte at være fattig, halvglemt og skubbet til Side eller handicappet i Land, hvor man maa begynde forfra!

Men blot ved Tanken om en »Skov af Master«, lyser Blikket og Blodet varmes!

Alt det Onde er glemt — nu høres kun Vindens muntre Fløjt, de hvide Duge bugner og Skummet bruser for Boven!

Og Kærligheden slaar ud i Trangen til at genopleve hine Dage! Nu rask fat i Hammer, Sav og Kniv! Saa bygger vi Fregatten selv! Hver Ting paa rette Plads! Fra Bov til Hæk, fra Køl til Knap, Stag, Vanter, Barduner, Fald — alt kommer paa Plads, og hver lille Ting har sit at berette, er maaske endda det skæbnesvangre Mærkepunkt i en Menneskeskæbne!

Jeg raaber det ud over Havnene, over Havene! Send VIKINGEN alt, hvad I husker fra hine Tider!

Daglivet rummer Aktualiteter nok, men *det, som dengang var Aktualitet, er nu ved at synke i Glemselens Hav, og dette maa ikke ske!*

De gamle Søfolks Minder, de var jo Gerninger dengang, Jeres Fyr, I pejlede og styrede efter, ja levede paa. Find dem frem disse Minder og lad dem leve for Jert indre Blik! Skriv dem ned og giv os dem igen med Jeres egne Ord!

I og vi alle, ja Danmark, ejer i disse gamle Minder en Skat, som ikke kan vejes op med Guld!

Læs Beretningen andetsteds i Bladet om Kaptajn B. Cl. Jensen, der, selv tilligemed Besætningen er angrebet af Beri-Beri, finder et dulmende Middel hengemt i en Krog i Kahytten og lykkelig udbryder:

— — »I en Skuffe under Sofaen fandt jeg en Krukke hengemt fra før min Tid, og den indeholdt engelsk Salt, maaske en 4 Pund, ialt Fald nok i lange Tider til mig og mine stakkels syge Folk. Denne Krukke var mig et helt Sejrstrofæ, og om Krukken havde været fyldt med Guld, kunde det ikke have glædet mig saa meget som dette ellers foragtede Salt.«

Saltet kontra Guld!

Det er denne saltfriske Sømandsaand, der slæber Guldet til de danske Kyster, det er denne Aand, der faar vort Flag som Kendemærke til at vaje over fjerne Have, saavist som vor Tids Sømandsskab har sin Rod i den halvt foragtede Sejlskibstid.

*Christian Bogø.*

# FRA FORRETNINGSVERDENEN

## *I. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik.*

Enhver Søfarende kender fra gamle Dage den Situation, at Skibet, der ellers var en Hurtigsejler, ja endda »Record-breaker«, efterhaanden som Skibsbunden groede til med Muslinger, Søpunge, Tang og Alger, sakkede agterud for alle de Skibe, som overhalede ens eget. Tit laa Skibene ude i hele Aar, saa Dokning var højst paakrævet, naar man kom i Havn. Ja, i de endnu ældre Tider skete det, at man maatte sætte Skibet paa Grund og kølhale det for overhovedet at kunne komme af Stedet.

Men dengang kendte man heller ikke Patentfarverne, og »Langhalsene« elskede at æde sig fast i Træværket, ja selv en rusten Skibsside gik de ikke af Vejen for.

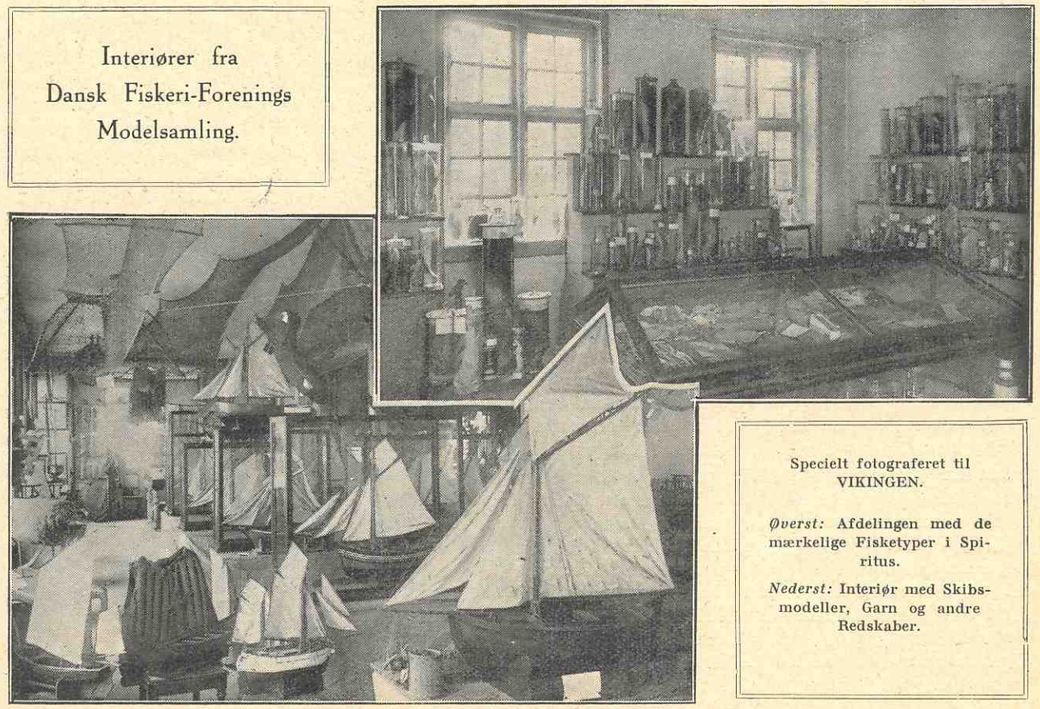
Saa kom Kobberforhudningen, hvor Kobberets Irren var Gift for Grovæderne, men Damperne og Motorskibene kunde man jo ikke kobberforhude.

Heldigvis havde Kemien nu i snart et Aarhundrede fejret sine store Triumfer, og det stille, videnskabelige Laboratorium bragte nu paa forskellig Maader Opfindelser frem, som kom det praktiske Liv til Gode.

Saaledes gik det med Maler-Farvernes kemiske Sammensætning og ikke mindst specielt med Bundfarverne. Intet Steds stilles saa store Fordringer til Malingens Holdbarhed som ombord paa et Skib, baade udenbords som indenbords. Det er derfor intet Under, at Skibsfarver, der paa en Gang kunde modstaa Vask, Vind og Vejr, Temperaturforandringer og



Interiører fra
Dansk Fiskeri-Forenings
Modelsamling.



Specielt fotograferet til VIKINGEN.

*Øverst:* Afdelingen med de mærkelige Fisketyper i Spiritus.

*Nederst:* Interiør med Skibsmodeller, Garn og andre Redskaber.

Fornylig forlød det, at Samlingen skulde flyttes til Kronborg og installeres dér som særlig Afdeling. Det var Direktør *Utzon* fra Netfabriken i Helsingør, der vilde bekoste Omforandringen og Transporten.

Vi har haft en Samtale med Foreningens Formand, Hr. Landstingsmand *M. Chr. Jensen,* der dog ikke mener, Tiden er inde til denne Forandring, idet Samlingen derved vilde komme bort fra Kontoret og saaledes være mindre tilgængelig for Medlemmerne. — Iøvrigt mente Formanden, at Samlingen i høj Grad trængte til at suppleres med Typer fra den senere Udvikling og beklagede, at dette vanskeligt — grundet paa Tiderne — lod sig gøre.

Slid, ja og som Bundfarverne endvidere skærme mod Rust og holde Snylterne borte, blev et Speciale for sig. Og intet Under var det, at der i en søførende Nation som den danske vilde være naturlig *Bund* for Fremstilling af saadanne gode Bundfarver.

Et typisk Eksempel paa dansk Initiativ i saa Hensteende er I. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik. Dette Firma har fra en ganske ringe Begyndelse arbejdet sig frem til nu at være absolut det førende Firma for Patent Farver til Skibe her i Landet. Fabrikken er den første fuldt ud danske Special-Fabrik for Patent-Farver, idet saavel Kapitalen som de, der leder Fabrikken, er danske.

Hempel's Skibsfarve-Fabrik er ikke allieret med nogen anden Virksomhed. Indehaveren er Fabrikant .I C. Hempel.

Naar Hempel's Patent-Farver har vundet stor Indpas ikke alene her i Landet, men ogsaa i Udlandet, — hvor Firmaet ialt har 28 Lagere foruden en Søsterfabrik i Sverrig (A.-B. Malmø Skeppsfärgfabrik) — skyldes dette sikkert, at de Farver, der bærer Navnet »Hempel«, altid er blevet fabrikeret af de bedste Raavarer under betryggende kemisk Kontrol, desuden giver Firmaet indtil 1 Aars Garanti for samtlige Fabrikater, der udgaar fra Fabrikken.

Navnet »Hempel« er navnlig blevet bekendt i Forbindelse med de Nyopfindelser, denne Virksomhed har gjort, af hvilke der bør fremhæves de fortræffelige runsthindrende Farver til Lastrum etc., »Danrex« og »Krongraa«. Endvidere Hempel's »Titalin«, som navnlig i Udlandet har vundet stor Anerkendelse til Brug overalt indenbords. Hempel's sidste nye Fabrikat »Rostico« er en »gasproff paint«, der navnlig anvendes paa Tankbaade, idet den ikke som almindelige Oliefarver tilintetgøres af Benzin og Olier.

Firmaet Hempel er Leverandør til følgende Landes Statsinstitutioner:

Danmark — Sverrig — Finland — Belgien — Venezuela.

I disse triste Tider er det en Glæde at se, at der i det mindste er eet Firma, der, foruden Skibsfarten, energisk forsøger at vise de rene danske »Farver« i fremmede Havne.

# 100 Kr. i Præmie for det bedste Skib!

Vort Tilsagn om en Præmie for det bedste Skib har bredt Glæde i vide Kredse og øjensynlig vakt megen Interesse. Vi har haft ikke saa faa Forespørgsler og Besøg desangaaende.

Forleden fik vi hosstaaende Brev og Fotografi, som det er os en stor Glæde at gengive.

Vestergade 300, Ribe.

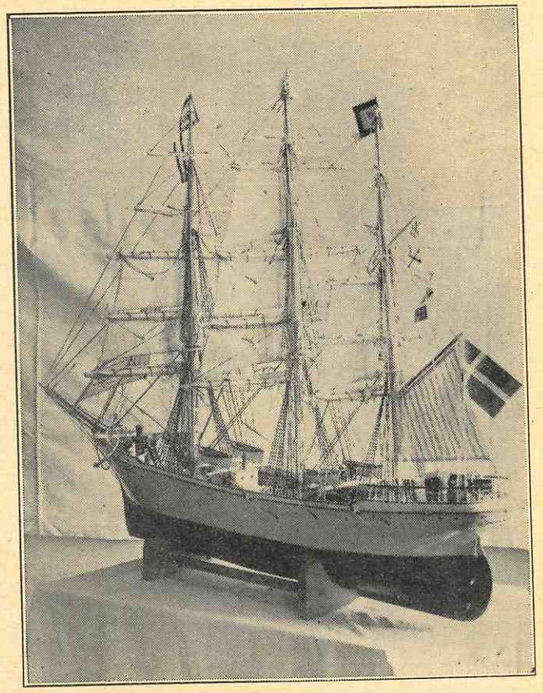
Hr. Redaktør Chr. Bogø!

Hermed tillader jeg mig at sende Dem en Beskrivelse af en Rejse, som muligvis kan være af nogen Interesse og Nytte for VIKINGEN. Skulde det nu være saa, at Beretningen ingen Værdi har, saa kast den i Papirkurven; dog føler jeg mig forvisset om, at De, som gammel Sømand, vil læse det med Interesse.

Saa har jeg læst i VIKINGEN, at der vil blive udsat en Konkurrencepræmie for den bedste Skibsmodel, en Præmie paa 100 Kr., som jeg trænger til at tjene. For at De i Forvejen kan have lidt Begreb om, hvad det er for Skibe, som udgaar fra mine Hænder følger hermed et Fotografi, Model, som nu hænger i den nye Sømandskirke i Gent. Modellen er ret alt lavet efter Maal og Skala. Skibet var jeg i sin Tid Styrmand ombord i; nede i Bethel, Nyhavn, i Kirkesalen, hænger Modellen af »Ranghild«. Jeg beder Dem forstaa, at jeg bygger Skibe, ikke alene fordi det glæder mig, men for at tjene til Hjælp til det daglige Brød, Søen har ikke været mig god, som De kan læse i min Beretning, ejer jeg intet at leve af, uden min ringe Aldersrente, jeg er fyldt de 70 Aar og kan kun udføre dette Modelarbejde saalænge, Øjnene kan holde til det. De vil forstaa, at mine Modeller er komplet til de mindste Enkeltheder, der mangler ikke en Bolt eller Blok.

Jeg har et Skib under Arbejde siden Oktober og kan ikke blive færdig de første 3 Maaneder endnu. Skibet er bestilt af en Mand i New York, og det var Meningen, at en af de gamle Theclippere skulde træde frem; nu er der kommen noget i Vejen, Skibet kan ikke sendes og derfor maa jeg se at sælge det her i Landet, Skade, at her er en saa saare ringe Interesse for Skibe og Søfart, det synes, som den store Befolkning kun kan tænke og forstaa Landmænd. Angaaende Skibene, da er mange tilbøjelige til at anse dem for Legetøj; nej, man sætter sig ikke hen en 7 à 8 Maaneder med en 10 à 12 Timers daglig Arbejde for at lave et Stykke Legetøj, desuden koster en Model mig 100 Kr. i Materialer. Det lyder utroligt, men der er ført nøjagtig Bog over det nu i 4 Aar.

Træet alene staar i 30 Kr., ja det lyder ogsaa uhørt. Mine Skibe er ret store — en 43 à 44" fra Snude til Hæk — fordi de nærmest er beregenet til Kirker. En saa stor Blok Træ kan vanskelig faas og ikke uden store Fejl med Revner og Knaster, derfor er mine Skibsskrog samlet af 8 Stykker, men dertil fordres Snedkerhjælp og paa saadan Maade kommer det til at koste noget. For mine Skibe forlanger jeg 300 Kroner, altsaa ca. 200 Kr. i Fortjeneste for en 7 à 8 Maaneders Arbejde; skulde det nu ske, at mit Skib kommer ind i Deres Konkurrence, da tænker jeg selv at bringe det, naar en Gang ud paa Sommeren det bliver færdig — at fastsætte en vis Frist, kan jeg ikke gaa ind paa.



Ja, Hr. Redaktør! Dette er skrevet for at sætte Dem ind i, hvorlunde Landet ligger. Jeg vil gerne sælge mine Skibe og vel takke Dem, om De kan yde mig nogen Hjælp.

Angaaende min Beretning, da vil De sikkert finde en Mængde Fejl ved min Skrivemaade, Fejl i Ord og Sætning, glemte Bogstaver og meget andet, hvorfor jeg beder Dem se bort fra mine Fejl, og ellers retter De maaske paa det værste.

Med venlig Hilsen og megen Agtelse.

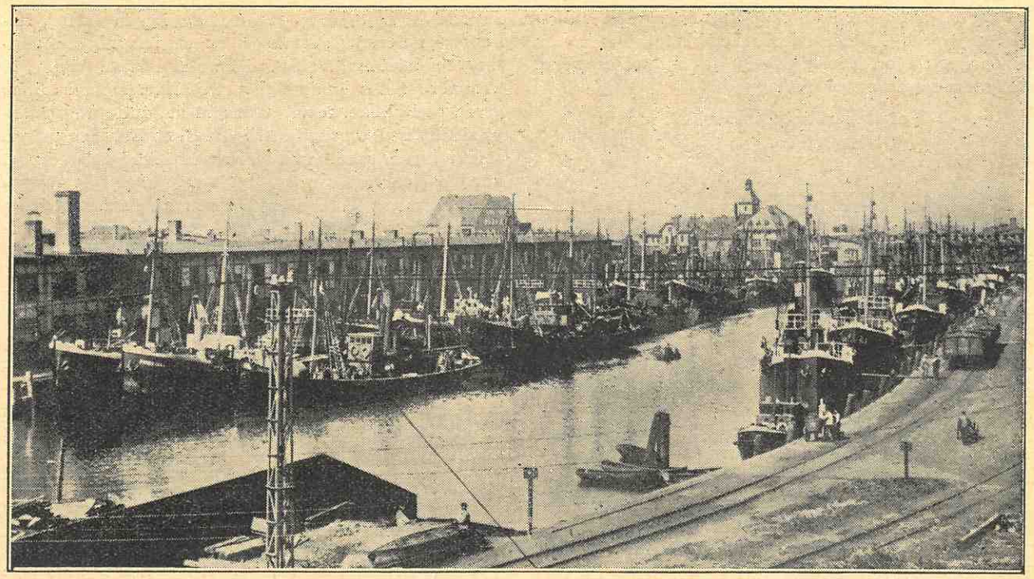
*B. Cl. Jensen,*
Vestergade 300, Ribe.

---

*Svensk Damper forlist ved Spanien. — Mandskabet gaaet fra Borde, men en Baad med 11 Mand savnes.*

Svensk Damper »Citos«, paa Rejse fra New Arleans til Alexandria, er forleden grundstødt ved Tarifa, den sydligste Spids i Spanien. Damperen udsendte traadløse Signaler om Hjælp, men da Stillingen blev alvorlig, gik Besætningen i Baadene. En britisk Torpodojager har i Nattens Løb søgt efter de Overlevende, men uden at finde dem. En engelsk Damper har senere optaget en Baad med 12 Mand, men en anden Baad med 11 Mand savnes endnu. »Citos« er slaaet fuldstændig i Stykker.





Den mægtige Fiskerihavn, som Tyskland paa faa Aar har skabt i Wesermünde, hvor Hundreder af Dampere kan faa Plads.

# Et stort Havfiskeri — et større Danmark!

Af *Generalkonsul Yde*, Hamborg.

Fortsat.

*Det færøiske Fiskeri.*

Problemet er desuden politisk, hvis vi ser det i en dansk-færøisk Belysning. Desværre erfarer vi til daglig Brug meget lidt om, hvad der sker paa Færøerne. Ingen af vore Blade bringer udførlige, ugentlige Korrespondancer, og de telegrafiske Efterretninger er meget magre og aldrig udtømmende. Følgen er, at Begivenhederne ofte kommer bag paa os og gør os raadvilde. Derfor fortjener Folketingsmand *Hans Nielsen* en Tak, fordi han i Folketinget tog det færøiske Spørgsmaal frem, og jeg bringer ham denne Tak uden at blande mig i, om han havde helt Ret eller ikke. Det sørgelige er, at den store danske Offenlighed paa Grund af manglende Viden er inkompetent til at dømme om, hvem der har Ret i et stort færøisk eller et grønlandsk Spørgsmaal. Offentligheden er helt udenfor det hele. Vi savner en daglig telegrafisk Nyhedsudveksling mellem Bladene i Danmark og paa Færøerne, saaledes som den savnedes iøjnefaldende, da vort Statssamfund endnu omfattede Danmark, Island, Færøerne, Grønland og Vestindien. Det er imidlertid en Betingelse for alt Samliv, ogsaa det statslige, at der er Forstaaelse, men Basis for Forstaaelse er Viden og Kendskab til hinanden. Det var ud fra dette Synspunkt, at jeg i 1913 tog et haabløst Initiativ til Dannelsen af et dansk traadløs Telegrafselskab, som med billige Takster skulde gøre Nyheds- og Meningsudvekslingen imellem Danmark og dets daværende Samlande let og bekvem. Det politiske Synspunkt lykkedes det mig ikke at faa nogen til at forstaa, og Sagen blev kvalt af Hensyn, der var alt muligt, blot ikke politiske og statslige. Een fornem og klog Herre var der dog, som forstod det hele, og det var daværende Telegrafdirektør *Meyer*.

Man vil indvende, at jeg kommer noget langt fra mit Emne, men jeg er lige midt i det; thi vi kan ikke vedblivende være tjent med Opretholdelsen af den nuværende Tilstand, under hvilken Adgangen til hurtig, positiv Viden om Forholdene i vore Samlande er saa slet, at vi ikke kan faa de daglige Efterretninger, som er en nødvendig Betingelse for, ikke blot at vi kan følge det daglige Liv hos Befolkningen i Samlandene, men for at vi overhovedet kan faa en brugelig Basis for Bedømmelsen af erhversmæssige og politiske Tilstande der. Man vender sig mod Bladene og siger, at det maa de om, men man kan ikke forlange, at Pressen skal være et filantropisk Foretagende. Der er ingen anden Vej, end at *Pressetelegram-Portoen mellem Danmark og Færøerne maa ned paa samme Højde som den indenlandske Telegramporto.*

Det foran omtalte italienske Fiskeriselskab har paa Fredstraktatens Reparationskonto bygget en Del Trawlere paa tyske Værfter. Disse Trawlere var fra først af stationeret i Cuxhaven og skulde fiske, med Salg til Italien som Maal. Denne Plan blev opgivet, og Baadene har vistnok i stort Omfang solgt deres Fangster i Skotland. Nu søger det italienske Selskab en Basis paa Færøerne, og et Andragende herom har været behandlet i et Udvalg, nedsat af Lagtinget, og derefter i Lagtinget selv. I Dagspressen har jeg in-

tet kunnet finde om disse Forhandlinger, men jeg finder et ypperligt Referat i »Fiskeribladet« for den 1. November i Fjor. Herfra tillader jeg mig at citere, at Italienerne paatænker anlægge

et Reparationsværksted,
et Netværksted,
en Flydedok,
et Kuloplag og
et Saltdepot,

ligesom et italiensk Dampskib periodevis skulde sejle i direkte Forbindelse med Italien. Lagtingets Udvalg har delt sig i et Mindretal og et Flertal. Flertallet fraraader, at et fremmed Selskab med en stor Flaade faar Station paa Øerne. Mindretallet kommer derimod til det Resultat, at Lagtinget ikke bør fraraade, at det italienske Selskab opretter den paatænkte Station, men forlange udarbejdet Regler for de nærmere Vilkaar, hvorunder Selskabet faar Tilladelse til at arbejde paa Øerne. Lagtinget vedtog Mindretallets Indstilling, og Sagen er nu Genstand for videre Forhandling i en lille Kommission, der bestaar af Amtmanden og 3 Medlemmer.

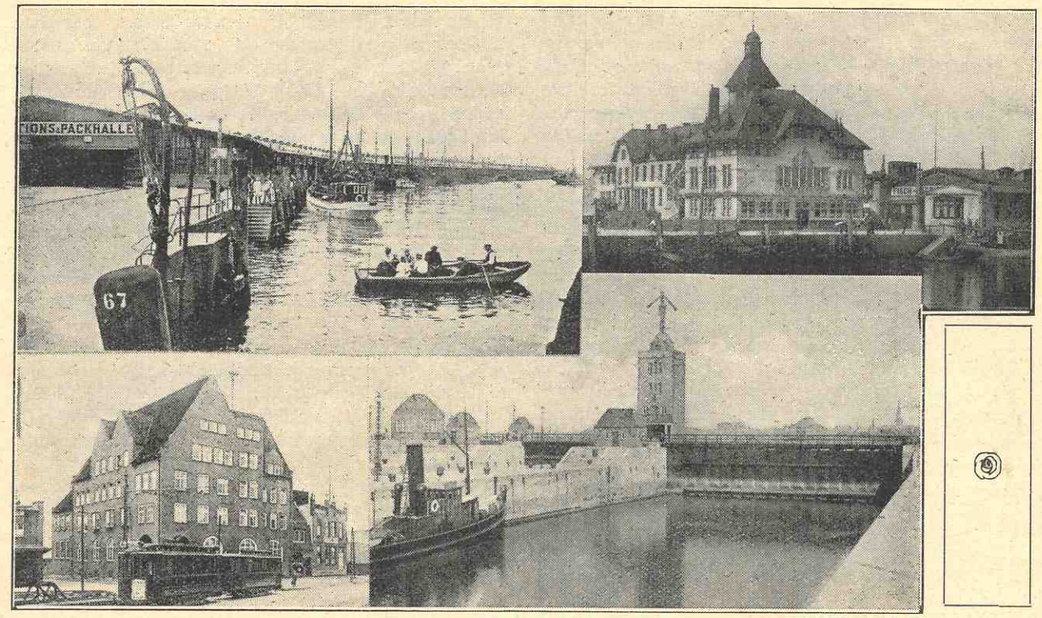
Fra Forhandlingerne i Lagtinget skal her kun citeres, hvad der er fremsat af karakteristiske Udtalelser til Bedømmelse af det færøiske Fiskeris øjeblikkelige Situation. Skibstilsynsmand *Jacob Joensen* har erklæret, at »en større Udrangering af de færøiske Kuttere maa anses for nødvendig i nærliggende Fremtid«. Flertallet af Udvalget *(Effersøe, Mitens* og *Reinert)* er klare over, at »der maa finde en Udvikling Sted af det færøiske Fiskeri, idet mange af Kutterne efterhaanden vil blive udrangeret, og Spørgsmaalet bliver da, hvilke nye Fartøjer der skal anskaffes«. Flertallet mener, at »de bedste Fiskere formentlig vil tage med de fremmede Trawlere og dermed forlade vort eget Fiskeri«. Mindretallet *(S. P. ur Konoy* og *J. H. Joensen)* fremhæver, at »mange sikre Tegn tilkendegiver, at det nuværende færøiske Slupfiskeri er stagneret og ikke kan anses tidssvarende«. Ikke blot er »en Del af Slupperne daarlige og maa udrangeres, men selve Driften giver et saa ringe Udbytte, baade til Reder og Fisker, at den ikke kan anses for at give betryggende Vilkaar«. Mindretallet fremhæver, at derfor søger »Fiskerne enhver Lejlighed til at komme om Bord paa Trawlere, dels for at kunne fortjene bedre, og dels for at kunne arbejde under mere menneskelige Forhold«. I de sidste 10 Aar har Gennemsnitsfortjenesten for Fiskere kun været 850 Kr. for 7 Maaneders Fiskeri plus Kosten, og »derfor søger Fiskerne enhver Lejlighed til at komme derhen, hvor der gives en bedre Fortjeneste«. Mindretallet tror, at mange Fiskere »vil være indstillet paa at forlade Slupfiskeriet for ved Lejlighed at kunne komme om Bord i fremmede Trawlere eller prøve Lykken hjemme i Foraarsmaanederne ved Motorbaadsfiskeri«. Det hedder videre: »Det nuværende Slupfiskeri har noget af Habløsheden over sig, idet det mest benyttes som et Arbejdsfelt, Fiskerne maa ty til, efter at enhver bedre Chance er borte«. »Vi kan ikke se bort fra den nuværende Tilstand og maa arbejde hen til en ny Driftsmaade, som kan tænkes at give Arbejderne større Udbytte end det nuværende Slupfiskeri og i alle Tilfælde bedre Arbejdsforhold. Der tilbydes nu (af Italienerne) de færøiske Fiskere en Lejlighed«. Mindretallet synes derfor, Italienernes Forslag skal tages op til velvillig Behandling, thi »det er givet, at vi ikke kan blive fri for, at Trawlere fisker omkring vort Land«. Det er ogsaa givet, at Italienerne vil nødes til at binde nogen Kapital til Øerne og skaffe Arbejde til en Del Mennesker. »Hvis vort Fiskeri for nærværende stod tidsmæssigt udrustet, var det sandsynligvis rigtigt at følge Nordmændenes og Islændernes Fremgangsmaade. Men dette er ikke Tilfældet. Vi maa, som allerede bemærket, slaa ind paa nye Baner, og det foreliggende Tilfælde (Italienernes eventuelle Ankomst til Færøerne) bør benyttes«.

Det fremgaar altsaa af foranstaaende:

1. at mange af de færøiske Fiskerbaade er daarlige og maa udrangeres,
2. at Slupfiskeriet er stagneret og ikke tidssvarende,
3. at Fortjenesten er saa ringe, at der daarligt kan leves af den,
4. at Slupfiskeriet er præget af *Haabløshed,* saa Fiskerne kun tyer til det, naar de er nødt til det, fordi enhver anden Chance er borte, samt
5. at baade Flertallet og Mindretallet er enige om, at *de bedste* færøiske Fiskere formentlig vil tage med de fremmede Trawlere, ja endogsaa søge enhver Lejlighed til at komme om Bord paa Trawlere for at kunne fortjene mere, og endelig
6. at Forholdet er det, at Færingerne ikke kan blive fri for, at Trawlerne fisker omkring Landet.

Paa denne Baggrund forekommer det mig saare lige til, at det danske Samfund selv søger at hjælpe Færingerne til de Chancer, som Befolkningen øjner vil knytte sig til et fremmed Initiativ. Det forekommer mig lige til, at vort Samfund strækker sig vidt for at fremhjælpe den Trawldrift eller det Storfiskeri, som i det lange Løb næppe kan og næppe bør forhindres, da — som her oplyst fra Lagtingets Forhandlinger — Forholdet faktisk er det, at »Fiskerne søger enhver Lejlighed til at komme ombord i Trawlerne«. Det forekommer mig ligetil, fordi det nationaløkonomiske Spørgsmaal, som jeg hidtil har trukket i Forgrunden, her bliver til *et socialt Problem af dyb Alvor.* Færingerne tjener nemlig som Regel saa lidt, at de lider Savn. Jeg ved fra første Haand, at Smalkosten i de færøiske Hjem er saa knap og mager, at Dagens Maaltider ofte blot bestaar af Kaffe og Te plus Brød og Margarine. I den færøiske Ernæring spiller Hvalkødet en væsentlig Rolle, og det køber man af — Nordmændene, der faar det tilovers, naar de har taget Spækket af de Hvaler, de fanger derude. Hvad om vi i Tide havde lært selv at fange de Hvaler, siden vi for en Menneskealder siden allerede havde en stor Oliefabrik i Aarhus, der i Dag er Kunde hos Norges Hvalfangere. Ja, som ikke blot selv er Kunde, men som er Kunde igennem dets Søsterselskab, Oelwerke Teutonia i Harborg! Hvad om vi søgte at kvalificere os nu, da ogsaa Soyakagefabrikken er en stor Kunde! Men saa karrikeret kan Livets Forhold arte sig, at baade vi og vore Landsmænd Færingerne i Dag maa være taknemlig for hver Hval, Nordmændene fanger, fordi hele den færøiske Folkeernæring er god eller slet i Forhold til den Mængde billigt Hvalkød, Nordmændene har at sælge. Hvilken






Den umaadelige Udstrækning Havnen rummer, faar man et Begreb om ved at betragte ovenstaaende Billede øverst tilvenstre. Men den vældige Travlhed og Omsætning har medført Kravet om talrige Administrationsbygninger af forskellig Art. Nederst til venstre ses f. Eks. Bygningen med Forhyringskontorer og Sømandshjem; øverst t. h. Friederichshafen-Restaurant. Nederst til højre ses et af de store Sluseanlæg.

blændende Kompliment til vor politisk-økonomiske Administration. Dog: Lad det med Ære blive noteret, at Indenrigsminister Hauge er godt i Gang med Hvalfangst i Grønland.

*Talmæssige Sammenligninger.*

Norges og Islands Fiskeri kunde friste til en omfattende statistisk Udredning, men jeg skal indskrænke mig til nogle faa Tal. Den dansk-islandske Købmand *Thor E. Tulinius* har i »Berlingske Tidende« for den 13. Januar d. A. gengivet nogle officielle Tal for 1925, der viser, i hvilket Omfang Nordmændene driver Sildefiskeri under Island. 180 norske Fartøjer hjemførte 173,526 Tønder Islandssild, hvoraf 10,139 Tønder var af islandsk Tilvirkning, indkøbt i Landet. Den norske Fangst, der blev bragt til Norge, var saaledes 163,387 Tønder, hvortil kommer, som sendt direkte til Udlandet uden Anløb af norsk Havn, 3,152 Tønder, ialt 166,539 Tønder. Desuden solgte Nordmændene til Oliefabriker paa Island af Fangsten 82,640 hl. ferske Sild. Hr. *Tulinius* forklarer, at Deltagelsen fra norsk Side aldrig har været større end i Fjor, og at det har vist sig at være særlig lønnende at salte Fisken ombord i medbragte Tønder, da der derved opnaaes en Besparelse af 4—5 Kr. pr. Tønde Sild.

Paa denne Baggrund var det interssant at vide, hvad de islandske Fiskeriproducenter tjener. Jeg har i Island søgt Oplysning derom, men har fra Reykjavik faaet det telegrafiske Svar, at Tallene ikke er tilgængelige. Imidlertid ses Islandsk Gesandtskab i København at opgøre Værdien af den fra Island eksporterede Klipfisk og Saltfisk til 45 Millioner Kr. i 1925, hvilket er omtrent det samme som Værdien af hele Danmarks aarlige Fangstindtægt. Hvilken Bedrift af et lille Folk, der knapt tæller 100,000 Mennesker, og hvilket Eksempel for Danmark, der har 3 Millioner Indbyggere og 50,000 Mennesker, som har Arbejde behov.

Den bekendte tyske Fiskeridirektør Lübbert skriver forøvrigt i »Wirtschaftsdienst«, at han kender flere islandske Dampere, som i de sidste to Aar har haft flere Hundrede Tusinde Kroner hver om Aaret i *rent Overskud.* »Islandsk Kompagni« skriver i et Prospektus af 15. September 1924 bl. a.: »Som Eksempel kan oplyses, at af 25 Damptrawlere, som er hjemmehørende i Reykjavik og har drevet Fiskeri i Aar, er der i Tidsrummet fra ca. 1. Marts til 15. August (ca. 5 Maaneder) opfisket ca. 20,000 Tons fuldvirket Fisk, som efter nuværende Pris udgør en Værdi af ca. 20 Millioner Kr. eller ca. 800,000 Kr. pr. Skib Middelfangst, hvilket af Sagkyndige er anslaaet at ville give en Nettofortjeneste af ca. Kr. 250,000—500,000 pr. Skib, foruden at hver af Mandskabet har indtjent en maanedlig Hyre af ca. 500—1000 Kr.« I denne Forbindelse kan yderligere noteres, at Direktør *Goos* i Firmaet Balslev & Goos i »Landmandstidende« for den 3. November 1924 udtaler, at en enkelt islandsk Trawler i 1924 har bragt Fisk i Land for ca. 1 Million Kr.

Der er Rigdom at hente paa Havet! Vidste man det ikke af anden Grund, kunde man slutte sig til det deraf, at store udenlandske Trawlere til Stadighed, paa Trods af formidabelt høje Bøder, løber den Risiko at fiske paa islandsk Sø-Territorium, hvor ingen

*maa* trawle, hverken Islænderne selv eller vi Danske, *men hvor Danskerne ene af alle Udlændinge har fri Adgang til at færdes og fiske paa samme Vilkaar som Islænderne selv, og hvorfra danske Trawlere kan landsætte i Island den saltede Fisk til Hjemsendelse til Danmark til Tørring — en af de mange store Fordele, vi Danske har fremfor andre Nationer.* Der stod for en Tid siden i Bladene, at en Trawler havde faaet en Bøde paa 24,000 Guldkroner og Fangst og Redskaber konfiskeret, fordi den havde fisket med Trawl paa islandsk Sø-Territorium. Hvordan kan det dog betale sig? Ejeren af en saadan Trawler maa dog være ruineret for Livstid! Ingenlunde, thi Fortjenesten kan være saa formidabel stor, at selv en saadan Kæmpebøde ingen Rolle spiller for Forretningen. En eminent islandsk Sagkyndig meddeler mig saaledes følgende om den islandske Trawler, der blev dømt:

»Ingen Trawler — hverken islandsk eller udenlandsk — har tilnærmelsesvis indtjent saa meget som den. Paa en Fisketur i Fjor, ca. 20 Dage (fra den afsejlede fra Grimsby, hvor den solgte Fangsten, og til den ankom dertil igen), gjorde den en Fangst paa ca. Kr. 140,000, hvoraf ca. Kr. 110,000 var Netto Gevinst. *Dens Fortjeneste i 1924 er anslaaet til mindst ca. Kr. 750,000.* Det er fantastiske Tal, men de er faktisk rigtige.«

Eller lad mig tage et andet Eksempel:

Fisker Christian Veje, Esbjerg, har i Tilslutning til mine Synspunkter skrevet en Artikel i Dagbladet »Vestkysten«, og her beretter han om en kendt Trawlskipper fra Esbjerg, der for Tiden fisker fra England med Trawlere, og som i Fjor vandt en Præmie paa 1000 Pund Sterling, som Rederiet udsatte som Belønning til det Fartøj i Selskabet, der hjembragte den største Fangst. Præmien blev fordelt med 500 Pund til Skipperen og 500 Pund til Mandskabet til Deling. Med Rette anfører Forfatteren denne Begivenhed som et Vidnesbyrd om, hvor godt Trawlfiskeriet maa svare sig, og han fortæller videre, at Esbjerg-Fiskere, som er rejst til England for ca. 25 Aar siden, nu alle sidder godt i det. »En stor Del er endogsaa meget formuende og har tjent deres Formue udelukkende ved deres Hænders Arbejde.«

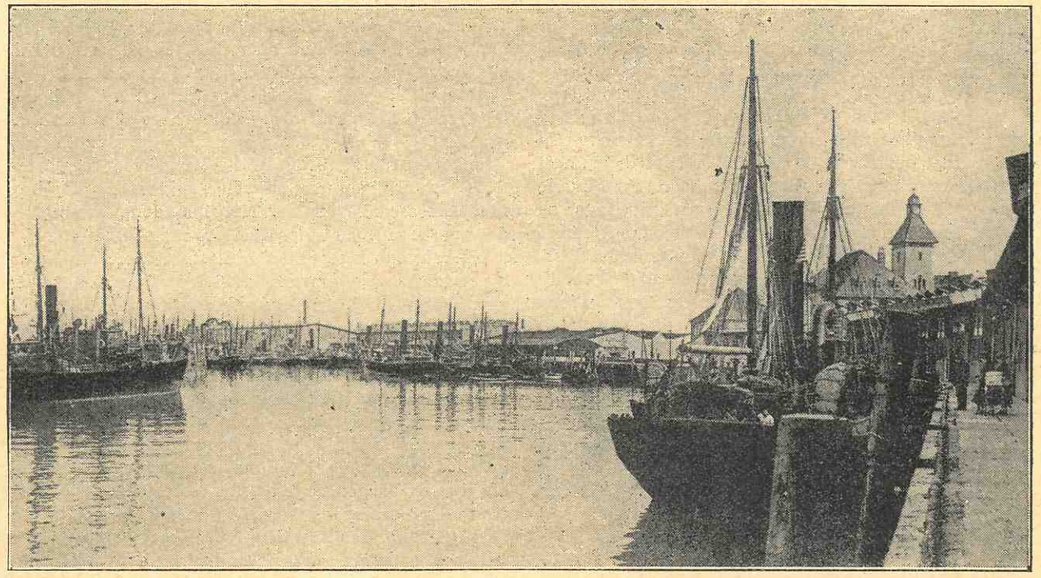
Men lad os endnu tage et andet ganske nærtliggende Forhold op til Analyse og drage nogle Sammenligninger mellem Danmarks og Norges Fiskerierhverv. Det kan gøres paa Basis af officielle Tal. ifølge statistiske Opgørelser udgjorde Værdien af det danske Materiel i 1924 47 Millioner Kr., medens Værdien af det norske Materiel var 160 Millioner Kr. Den danske Fangst udgjorde 68 Millioner kg, den norske 571 Millioner kg. Den danske Fangst havde en Værdi af 45 Millioner Kr., den norske en Værdi af 78 Millioner Kr. Værdien af Fiskevarer, der indførtes til Danmark, udgjorde 10 Millioner Kr., medens Norge kun indførte for 4 Millioner. Danmark udførte Fiskevarer for 31 Millioner Kr., medens Norge udførte for 150 Millioner Kr. Det danske Fiskeri beskæftigede 13,000 Fiskere, medens det norske beskæftigede 30,000. Disse Tal viser bedre end mange Ord, hvor lidt vi udnytter vore uimodsigeligt store Fiskeri-Chancer i Forhold til, hvad Tilfældet er i Norge.

Overordentlig interessant er det at sammenligne den Gennemsnitspris, som er betalt for den danske og den norske Fangst. De danske Fiskere har faaet 59 Øre pr. kg, de norske kun 14 Øre. (Den skotske Gennemsnitspris er 35, den engelske 45, den svenske 30, den hollandske 45 og den tyske 25). Grunden til, at den danske Gennemsnitspris ligger saa højt over den norske og højere end Gennemsnitsprisen i noget andet Land i Nordeuropa, er den, at den i Danmark fangede levende Fisk, hvorom der hovedsagelig er Tale, er en Kvalitetsvare af høj Rang. Vore Fiskere har god Grund til at være stolte over Resultatet, men fra et nationaløkonomisk Standpunkt er der mindre Anledning til at hovere, thi det viser sig jo desværre, at vi selv spiser en god Portion af den dejlige dyre Fisk, idet der af den samlede Fangst til en Værdi af 45 Millioner Kr. kun bliver for 31 Millioner til Eksport. Norge kommer nationaløkonomisk set langt bedre fra det, idet en Fangstværdi af 78 Millioner Kr. forvandles til en Salgsværdi af 150 Millioner Kr. Den norske Hermetikstatistik er i mange Henseender interessant. Den viser, hvor overlegent dygtigt det norske Folk arbejder. Nordmændene har faktisk med Havet som Basis udrettet en ligesaa stor Bedrift som vore Landmænd med Jorden som Basis. Den norske Hermetikeksport udgjorde i 1910 kun ca. 14 Millioner Kr., men i 1925 var Eksportværdien steget til ca. 50 Millioner Kr. Dette skyldes imidlertid ingenlunde blot forøget Produktion, men derimod i høj Grad Kvalitetsforbedringer og de norske Eksportkøbmænds stigende intelligente Udnyttelse af Markedskonjunkturerne, thi maalt i Vægt udgjorde den norske Hermetikeksport i 1910 17 Millioner kg, medens den i 1925 kun var steget til knapt 30 Millioner Kr.

Nu er det jo imidlertid klart, at saa gode og store Resultater kan Danmark ikke opnaa paa Basis af den hidtil anvendte Driftsform. Vil vi starte og udvikle et Havfisfikeri, maa der Nydannelser til, og det er ganske rigtigt, hvad Hr. *Thyrring* udtaler paa »Danmarks Fiskerihandels- og Havfiskeriforening«s Aarsmøde i Fjor, naar han siger (»Politiken«s Referat): »Vil man imidlertid udvide Arbejdsfeltet til Havomraader udenfor Nordsøen, maa man have et ganske andet Materiel og en stor Indsats af Kapital. Dertil kommer, at man bliver nødt til at indføre Rederidrift, medens Forholdet nu er det, at Fiskerne næsten altid selv ejer Fartøj og Redskaber.« Taleren mener, at »Noget lader der sig vel etablere i Retning af Stordrift, maaske endda tildels som Andelsforetagende, men de Pengemidler, der kræves, vil være overordentlig store, saafremt man vil gøre sig Haab om et passende Udbytte.« Og der konkluderes: »Ogsaa Planerne om en Udvikling af Fiskeriindustrien i Forbindelse med et stort søgaaende Fiskeri vil kræve store Midler for at kunne gennemføres. Mulighederne beror paa, om der kan skaffes tilstrækkelig billigt og tilstrækkelig godt Raastof.«

Dette er jo altsammen saare rigtigt, og det er ogsaa rigtigt, naar en kendt Personlighed i Pressen har advaret imod *kritikløst* at give Tilslutning til Havfiskeriprojekter. Jeg er ganske enig, men Advarslen er dog vistnok overflødig, for jeg kan ikke tænke mig, at nogen vilde komme frem med Forslag, der ikke kunde staa for Kritik, og som ikke var gennemprøvede i Detailler af de bedste Fagmænd. Jeg kan ikke tænke mig en anden Fremgangsmaade ovenpaa en





Havnen set fra den modsatte Side. Ogsaa her bekræftes det overvældende Indtryk. Tyskerne kan — men vi kan ikke.

Periode, hvor vi har gjort de bitreste Erfaringer, fordi vi *kritikløst* og i Blinde gramsede Hundreder af Millioner bort til skammelig Skade for al sund Virksomhedstrang i Danmark. Nej, de Forslag, der skulde fremlægges i fuld Offentlighed appellerende til Stat, Pengemagt og Private, og som skulde kunne passere en vaagen Presses Kritik, vilde og maatte være velovervejede og sundt funderede.

I de citerede Udtalelser har Tr. Thyrring saa stærkt pointeret, at der maa store Pengemidler til, hvis vi skal i Gang med et virkeligt Storfiskeri og den dertil hørende Fiskeri-Industri. Det er klart, at der maa Penge til, men lad os i al Formløshed se lidt paa Omkostningerne, som ofte undervurderes. Spørgsmaalet er, hvor store vi vil tænke os at gøre vore Baade, og om vi vilde tænke at at drive dem med Damp eller Olie. Jeg tror, at hvis Danmark i den ellevte Time skal til at begynde paa et Storfiskeri, da skal vi begynde, *ikke midtvejs i Udviklingen, men tage fat dér, hvor Tekniken og Erfaringen har naaet den højeste Udvikling.* Derfor skal vi ikke begynde med Damptrawlere, men med moderne Motorskibe. Man synes da ogsaa allevegne at hælde til den Anskuelse, at de moderne *Motor*-Havbaade er de fordelagtigste. De koster i England og Tyskland ca. ½ Mill. Kr. Stykket. Størrelsen er gerne ca. 400—450 Br. Tons, Dimensionerne er 145—150 Fods Længde, og Maskinen har 650—800 HK. Den tyske Fagpresse omtalte i Foraaret en paa tysk Værft nybygget Trawler med 650 HK, og som kan naa en Hurtighed af 12 Knob. Denne Trawler har Plads til et Olieforraad paa 98 Tons. Med dette Olielager kan Skibet med en Hastighed i Tjenesten af 11 Knob og med 500 HK. tilbagelægge ca. 11,000 Sømil. Til at drive Netspillet under Fiskningen bruges Damp, men Dampen fremstilles i en Kedel, som fyres med Olie, medens de øvrige Hjælpemaskiner drives elektrisk. Det er udenfor Diskussion, at den oliedrevne Type er Fremtidens Baad.

Hvis vi da som et Tankeeksperiment gik ud fra, at Danmark til en Begyndelse satte 10 nye store Skibe ind paa Havfisfikeriet, saa vilde Anskaffelsesomkostningerne altsaa blive 5 a 6 Millioner Kr., hvortil kommer, hvad der vilde være nødvendigt til Driftskapital og til Anlæg i Land, i hvilken Henseende kan bemærkes, at til en saa beskeden Begyndelse har vi jo baade Havne og Konserveringsanstalter nok, saaledes at det Beløb, det kunde dreje sig om at skaffe til Veje, ikke bliver nær saa stort som almindeligt antaget. For min Betragtning stiller det sig saaledes, at *hvis* vi af finansielle Hensyn havde Valget, vilde jeg finde det mere rationelt at vente med Hanstholm Havn for med de derved *midlertidigt sparede* Penge at kunne faa et rationelt Havfiskeri sat i Gang.

Jeg gør i denne Forbindelse opmærksom paa, at Anskaffelsen af Fiskebaadene kan ses under Synsvinklen »Nødhjælp i Anledning af Arbejdsløsheden«, thi alle disse Baade kan selvfølgelig og bør bygges paa danske Værfter. *Her er et andet interessant Erhvervsmoment.* Vi kan ikke nu vide, hvad Bygningen af store Fiskebaade kan komme til at betyde for vor Værftsindustris Fremtid, efterhaanden som der vindes Erfaring. Overalt i Verden bygges der Fiskebaade. Lad os forsøge at kvalificere os som Verdensleverandør; men hertil er fornødent ikke blot, at vi selv kan bygge, men at vi paa Havet selv høster Erfaringer med Hensyn til Baadenes Fejl og Fortrin. Ogsaa har vi store Erfaringer med Hensyn til Redskaber og Vaad. Disse Erfaringer maa vi kunne udnytte industrielt. Med »Selandia« var vi Pionerer paa de store Motorbaades Omraade, og hvorfor skulde vi ikke kunne fortsætte som Pionerer i Bygning af Fiskebaade? Aldrig en Fodsbred tilbage! Hvad vi vandt, maa fastholdes og *udvikles.*

Vi laver verdensberømte Køleanlæg i Danmark, og det er een af de mange gode Tanker hos Grosserer *Vendsyssel,* at danske Fiskebaade bør have moderne

Køleanlæg. Sabroes Fabrikker i Aarhus leverede for nogle Aar siden til danske Vestkystfiskere 3 Køleanlæg, som fra et køleteknisk Standpunkt svarede fuldt ud til Hensigten. De vandt dog ikke Indpas, og dette skyldtes, at Kraften til Kølemaskinen paa Grund af Fartøjernes Lidenhed maatte tages fra Hovedmotoren, hvilket bevirkede, at Baadenes Fart blev noget formindsket, saaledes at de tre Kølebaade ikke kunde deltage i Kapløbet fra Fangstpladserne til Havn, og Prisen, der opnaaedes for den iøvrigt langt finere Vare, blev derfor ikke højere end for uafkølet Fisk. Siden har Fabriken leveret Køleanlæg til udenlandske Fiskefartøjer, bl. a. til Brasilien og Japan. *Tiden er inde til Levering til os selv!*

Inden dette Afsnit sluttes, skal her meddeles en Oversigt over de Fartøjer, der anvendtes i det nordeuropæiske Fangstomraade i 1922 (nyere Tal har jeg desværre ikke):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Storbritannien | havde | 3300 | Fiskedampere |
| Frankrig | » | 410 | » |
| Tyskland | » | 400 | » |
| Holland | » | 170 | » |
| Sverige | » | 40 | » |
| Island | » | 30 | » |

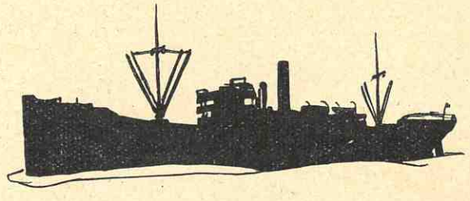
Danmark havde dengang ingen Fiskedampere. — Danmark havde 5000 Motorkuttere og Fiskebaade, medens Norge havde 15,000. Foruden de foran nævnte Fiskedampere havde Storbritannien ca. 5000 Motorfartøjer i Brug og Island ca. 500.

Siden da er Udviklingen gaaet frem med Kæmpeskridt. Islænderne bygger f. Eks. nu udelukkende Trawlere, og de sidste af de gamle, umoderne Baade er ifølge et Telegram til »Berlingske Tidende« solgt til — Danmark, nemlig til Færøerne! Det er et fuldkomment forrykt Forhold, at vore Landsmænd skal fiske med andres udrangerede Baade. Dette har jeg gentagne Gange gjort opmærksom paa i Pressen, og jeg glæder mig over, at det fæøiske Spørgsmaal nu ses at have virksomme Talsmænd i Landstingsmand, Dr. Edv. Brandes, fhv. Indenrigsminister, Dr. Kragh, Folketingsmændene Hans iNelsen, Redaktør Sundbo og Dr. phil. Fraenkel, altsaa Folk indenfor alle politiske Partier.

*Markedet.*

Det er understreget foran, at Danmark ligger nær de bedste Afsætningsmarkeder, og Hovedbetingelsen for, at man kan indlade sig paa et rationelt Havfiskeri, maa naturligvis være den, at Markedet er i Orden. Det ved vi, at Markedet er baade i vor umiddelbare Nærhed og udenfor Europa. I 1924 importerede Tyskland for over 100 Mililoner Kroner Fisk fra Udlandet. Totaludbyttet af det danske Saltvandsfiskeri opgjordes for samme Aar til rundt 50 Millioner. *Tysklands Import af Fisk var saaledes dobbelt saa stor som hele det danske Saltvandsfiskeris Totaludbytte.* Det fremgaar heraf, at der er en god nationaløkonomisk Baggrund for tyske Opfordringer til Danmark om at afsætte stedse stigende Kvantiteter dansk Fisk paa det tyske Marked, og det er i og for sig saare naturligt, at tyske Blade med Sympati omtaler de danske »Fiskeri-Intensitetsplaner«, hvormed menes de Forhold, som jeg har tilladt mig at fremsætte i nærværende beskedne Arbejdes 1. Oplag. De tyske Blade har jo nemlig fuld Ret, naar de paapeger, at en Udvikling af det danske Havfiskeri ikke vilde bringe Tyskland Vanskeligheder, fordi Tyskland behøver langt mere Fisk, end de tyske Fiskere selv kan fange. Derfor gør Norge sig saa store og dygtige Anstrengelser for at forøge Indtægterne ved Eksporten til Tyskland igennem en velarrangeret og Tip-Top moderne Fisketransport. Nordmændene arbejder i det hele taget med stort Held. Vi maa følge efter!

Nu kan man sige, at dette altsammen er saare godt, og endda spørge, om en Udvidelse af det danske Fiskeris Fangstudbytte ikke vilde komme til at skade det allerede bestaaende danske Fiskemarked, saaledes at den erhvervede Nygevinst delvis opnaas paa Bekostning af de Indtægter, vi allerede har. Det er lige saa godt at tage dette Spørgsmaal med, og jeg mener, det bør besvares i det negative. Man maa erindre, at den friske Fisk fra vore hjemlige Farvande er en fremragende Kvalitetsvare, der ofte adskiller sig lige saa meget fra Havfisken som frisk europæisk Kød adskiller sig fra frosset oversøisk. Det er to forskellige Ting, der hver har sine Købere, ganske som det friske, danske Smør i London, og det ufriske, australske sine særegne Kunder. Den ene Varekategori er for Velhavere, den anden for mindre bemidlede. Jeg tror derfor ingenlunde, at en dansk Ophjælpning af Havfiskeriet vil faa Indflydelse paa Hjemmefiskeriets Priser, men selv om der var Tale om noget saadant, nytter det jo ikke, at vi ligesom Strudsen stikker Hovedet i Busken og bilder os ind, at Konkurrencefaren udebliver, blot fordi vi selv forholder os inaktive paa Havfiskeriets Omraade. Forholdet er jo nemlig det, at *Havfiskeriets rivende Udvikling vil gaa sin Gang, uanfægtet af, om vi vil være med eller ikke.* Imidlertid spiller Fiskens Kvalitet og Maaden, den eksporteres paa, efterhaanden en stigende Rolle, og dette har Statsmagten jo faktisk erkendt, derigennem, at den i Fjor gav de John Larsenske Planer en saa ekstraordinær Paategning, som Tilfældet var. Jeg mener afgjort, at den danske Kvalitetsfisk paa de nærmeste udenlandske Pladser kan opnaa meget højere Priser end nu, naar Transporten og Forsendelsen ordnes paa en bedre Maade. Jeg tror slet ikke, det er for sangvinsk talt, naar enkelte Fiskerikyndige ses at have brugt den Vending, at igennem en bedre Fisketransport og Varebehandling kan Fiskernes Fortjeneste stige, ja »*maaske endog fordobles*«. — Tænk blot, hvad vore Ægproducenter har udrettet ved Samvirken og en godt organiseret Eksport!





*Danmarks Havfiskeri.*

Medens der en lang Tid har været ført en Diskussion om Mulighederne for et stort anlagt dansk Havfiskeri, har som omtalt Skibsreder R. Schou i Frederikshavn taget Sagen op i Praksis og forberedt et Fremstød, saaledes at han nu kan sende en hel Kutterflaade til Island, ledsaget af egne Dampere (omdannede Trawlere), der skal transportere Fangsten til England. Flaaden bestaar af 7 Kuttere og 2 Dampere, af hvilke S/S »Gunnar« bliver Hovedskibet. — Flaaden er nu bemandet og klar til at afsejle paa det store Togt.

— — —

Samtidig skrives til os fra Esbjerg under 3. April:

Naar der i denne Tid tales saa meget om et større Havfiskeri, er det glædeligt at kunne meddele, at der i Morgen afgaar herfra til Island 2 Fiskekuttere, nemlig »Tove«, Br. 45 Tons, Skipper Lodberg, og »Albatros«, Br. 70 Tons, Skipper S. P. Sørensen, til Island for at fiske i Farvandene deroppe i Sommermaanederne. S. P. Sørensen har allerede i et Par Aar fisket under Island og Lodberg forrige Aar, og det Kendskab, disse allerede har til Forholdene under Island, vil være en god Støtte for Foretagendet.

Dette er altsaa det første rigtige Fremstød henimod et større Havfiskeri, og man maa derfor ønske, at det maa lykkes disse Fiskere at hjemføre et saadant Udbytte af deres Arbejde, at en større Udvikling kan følge efter.

*Havfiskeriet har taget sin Begyndelse. — Fiskerflaaden fra Frederikshavn.*

For nogle Dage siden sendtes til de islandske Farvande den danske Fiskerflaade, som Skibsreder Schou, Frederikshavn, har organiseret og finansieret uden nogen Hjælp fra Stat og Kommune. Flaaden bestaar af Føde- og Transportskibene, Schous Trawldamper »Gunnar« og Gøteborgdamperen »Normann«, som Schou har chartret. Fangstflaaden bestaar af Rederens egne Kuttere »P. Schou«, »A. Schou« og »E. Schou« samt de to Frederikshavnskuttere »Kristine« og »Larsine«. Endvidere bestaar Flaaden af Esbjergkutterne »Tove« og »Albatros«, der deltager i Fiskeriet paa Part.

Alt Materiellet er nyt og godt, og Udrustningen er helt igennem 1. Klasses. Saaledes er Flaaden forsynet med Radiomodtagere, og »Gunnar« og en af Kutterne har Sendestationer, saaledes at samtlige Fartøjer stadig kan staa i Forbindelse med hinanden. Hver Kutter er paa ca. 40 Tons, og Besætningen omfatter ialt 52 Mand.

Kursen sættes først mod Vestmanøerne, og man haaber paa Tirsdag at kunne tage det første Dræt her.

Skibsreder Schou er afrejst til England for at ordne alle Enkeltheder ved Afsætningen af Fangsten.

*Kapsejladsen over Oceanet.*

Kapsejladsen mellem de to svenske og det ene finske Sejlskib gaar sin Gang, men endnu er der ikke nogen Efterretning om Skibenes Plads.

Imidlertid har en ung Mand i et Brev til Hjemmet fortalt »Berl. Tid.« om en tidligere Kapsejlads mellem »Beatrice« og det finske »Herzogin Cecilie«: Da vi med »Beatrice« laa paa Melbourne Red afventende Vind for at kunne afsejle, passerede det finske Skib »Herzogin Cecilie« under Bugsering, og samme Dag — 9 Timer senere — lettede vi og afgik fra Melbourne. Efterhaanden kom der lidt Bris, og det varede ikke længe, før vi synligt vandt ind paa »Herzogin Cecilie«. Dagen efter, Lørdag, friskede det op, og Kl. 2 om Natten løb vi forbi »Herzogin »Cecilie« med en Fart af 14—15 Sømil. Hele Søndagen havde vi den paa Laaringen, og Spændingen ombord var uhyre. Skulde Finnerne virkelig faa Ret i, at intet andet Skib var i Stand til at slaa »Herzogin Cecilie«? Lørdag og Søndag satte vi en ny Døgn-Rekord paa 312 Sømil. Da Kursen ændredes Nord paa, laa Finnen langt nærmere Land og havde saaledes en kortere Distance, og Kl. 6 Mandag Morgen ankrede vi i Port Lincoln, 17 Minutter efter Finnen, der afsejlede 9 Timer før.

*»Indskrænket Fart« omfatter ikke Afrika. — Skibsrederne Nissen fik 500 Kr. i Bøde.*

Skibsrederne Brødrene Nissen var sat under Tiltale

1) for ikke paa behørig Maade at have besvaret Skrivelser fra Overskibsinspektoratet vedrørende Bugserbaaden »Afric«;

2) for at have ladet »Afric«, der havde Tilladelse til indskrænket Fart, forsejle til Wilhelmshafen. Baaden blev herunder forsøgt bugseret til Afrika, hvorunder den forliste;

3) for at have ladet Bugserbaaden »Sandu«, der ogsaa havde Tilladelse til indskrænket Fart, forsejle under egen Damp til Dover, hvorfra den blev bugseret til Afrika.

De to Skibsredere vedtog en Bøde paa hver 250 Kr.

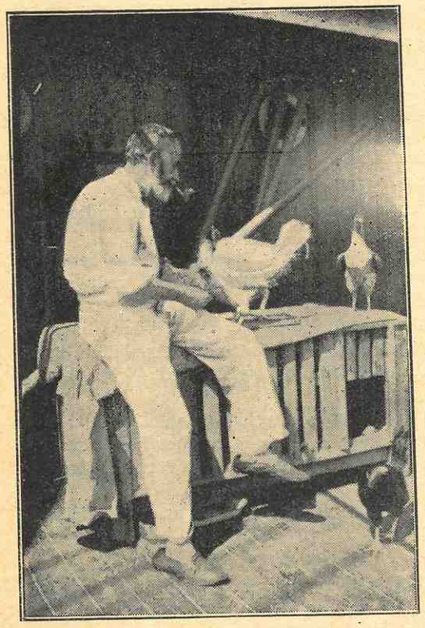
*Danmarks Udbytte paa Havet 1927.*

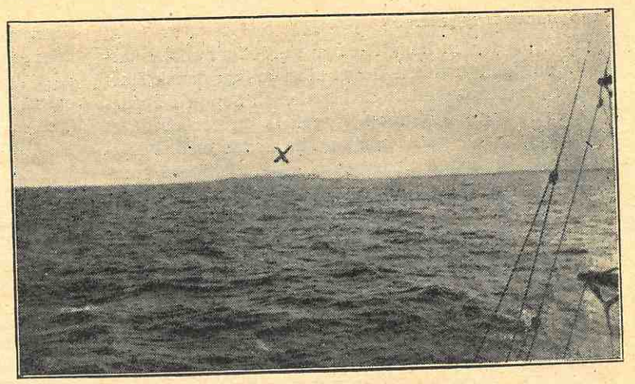
Følgende Liste viser de forskellige Rederiers Opstilling over Netto-Udbyttet i det forløbne Aar. Saaledes som de foreligger til Dato.

| | | |
|---|---|---|
| D. F. D. S. | 6 | % |
| Østasiatisk Komp. | 10 | » |
| D/S. Heimdal | 15 | » |
| D/S. Progress | 0 | » |
| Skagerak | 0 | » |
| D/S. Vendila | 6 | » |
| D/S. Norden | 10 | » |
| Dansk-Norsk D/S. | 0 | » |
| D/S. Myren | 5 | » |
| Dansk-Fransk D/S. | 5 | » |
| D/S. Orient | 10 | » |
| D/S. af 1923 | 5 | » |
| D/S. Orion | 0 | » |
| Svitzers Bjergn. Entrep. | 0 | » |
| D/S. Paccific | 18 | » |
| D/S. af 1925 | 10 | » |
| D/S. Dannebrog | 6 | » |
| D/S. Skandia | 0 | » |
| D/S. Danefelt | 0 | » |
| D/S. Atlanterhavet | 0 | » |
| D/S. Botnia | 0 | » |
| D/S. af 1912 | 15 | » |
| D/S. Dania | 10 | » |
| D/S. Jutlandia | 0 | » |
| D/S. Svendborg | 15 | » |
| D/S. Torm | 20 | » |

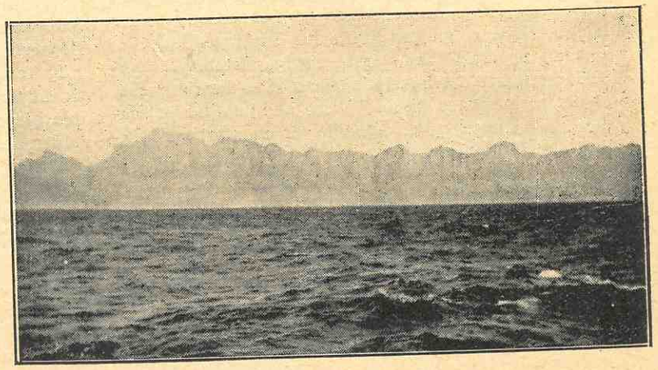
## Et Minde fra Vindjammernes Tid.

Matros Jørgensens Beretning blev ikke afsluttet i sidste Nummer. Paa Side 18 følger Fortsættelsen, og paa Side 16 og 17 findes en Række Billeder fra Islamounts Rejse, som blev indsendt senere.

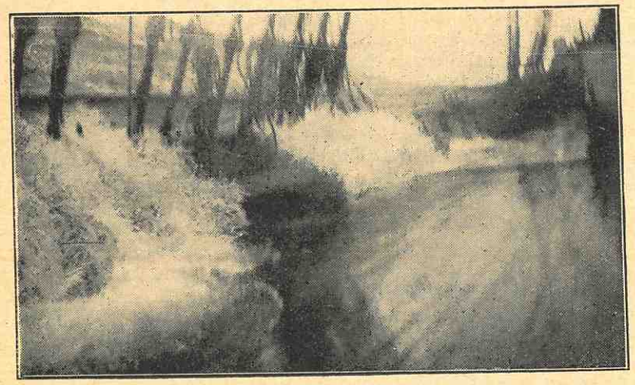




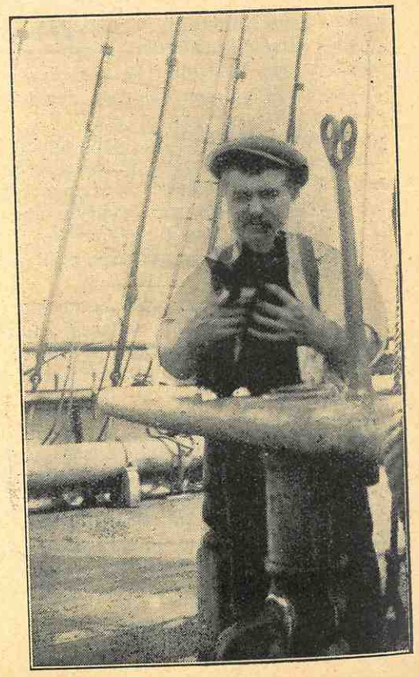
Øen *Decamerun* ved Kap Horn, taget fra Mesanmasten. Det hænder ofte, at man selv fra Skibe, som længe maa kæmpe sig Vejen frem, slet ikke ser selve Kap Horn. Billedet er taget fra Mesanmasten.



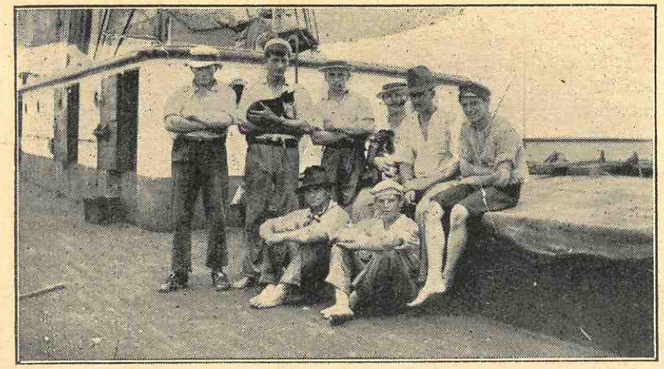
*Øverst t. v.* ses »Islamount«s Hovmester ifærd med at fodre sine Høns, et hyggeligt Interiør mellem alle Stormvejrsbillederne. Heldigvis staar den altsaa ikke paa Saltmad hele Tiden. *Tilhøre:* Landkending ved Cap Town. *Forneden:* En Vadsker, taget kort efter Orkanens Ophør.



*Tilhøjre:* 2. Styrmand med Kattene Thomas og Line. Læg Mærke til, hvor ofte selv de mest barske Søfolk lader sig fotografere med en »Kissekat« i Favnen. — Naa, Katten betyder Lykke!

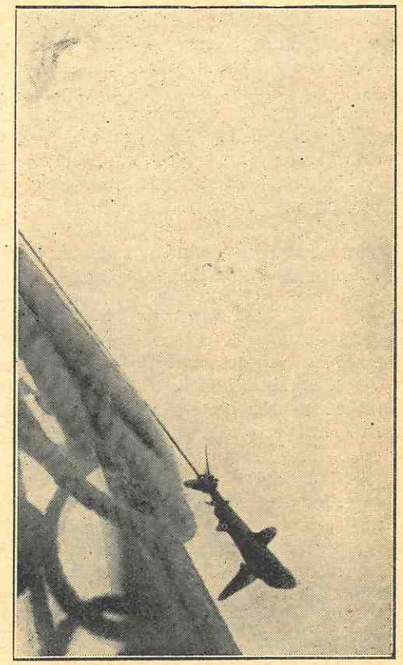


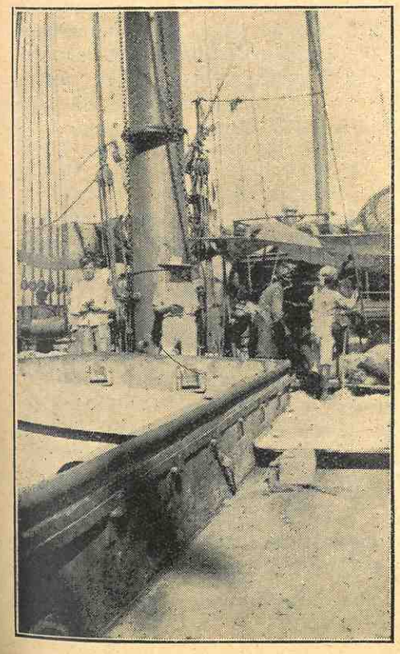




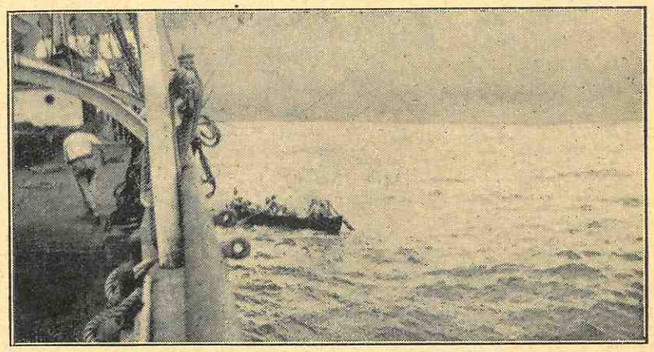
Nogle af Besætningen forsamlede paa Storlugen. Bemærk »Kissekattene«, som atter er med. Matrosen længst t. v. er den unge danske Matros, som døde.

Et Snapshot, der viser en fanget Haj, som hives ind over Hækken.





*Foroven t. v.:* Der lænses for Vejret; Vandet fosser ind, saa den læ Lønning næsten er under Vand. *Forneden t. v.:* Der lastes Sukker i Samarang, Malayer ved Spil og Luger.



Som oplivende Moment paa Langfarten hænder det, at man faar en Baad med Indfødte fra Kysten paa Siden. Saa falbydes der Vildt, Frugt og Grøntsager.

(FORTSAT)

Nogle faa Dage udenfor Sunda Street var vi heldige og fik en rigtig frisk Monsun — saa frisk, at vi lige kunde holde fuld Sejlføring, saa vi glædede os allerede til, at den gamle »Islamount« skulde risikere at lave Rekordrejse, men det gik ikke saavel. Ti Dage i Søen var vi, da der udbrød Malaria om Bord. »The old man« og 4 Mand af Besætningen blev haardt angrebne, saa vi begyndte nu at holde Kurs efter Dampskibsruterne for om muligt at tilkalde Lægehjælp, da de syge stadig væk blev daarligere. Vi havde intet Held med os; vi saa ganske vist et Par Dampere, men de var saa langt væk, at det var umuligt at faa tilkaldt Hjælp fra dem. Styrmanden besluttede nu at søge ind til Madagaskar og satte Kursen mod en Plads, som, hvis jeg husker ret, var Port Dauphin. Men nu blæste det op til stærk Storm og Modvind med svær Søgang, og vi var nødsaget til at holde rigelig med Sejlføring og stadig stagvende for at vinde frem — og naaede ogsaa ret nær til Maalet. Men Storm og Sø voksede stadig og tvang os til at opgive.

## Kampen for Livet.

Saa satte vi Kurs efter Durban, men denne Kursændring kom desværre til at koste en af de Syge Livet; det var en dansk Matros. Vi sænkede hans Legeme i Søen 2 Dage efter, at vi havde sat Kurs mod Durban. Det var kedeligt at miste en god Kammerat paa denne Maade; men vi var alle glade ved at have gjort vor Pligt — gjort, hvad der stod i menneskelig Magt for at skaffe ham Lægehjælp; men vi kæmpede mod Overmagten, og Overmagten var Naturens Kræfter. Det var efter, at der var afholdt Skibsraad, at Styrmanden satte Kurs mod Durban; vi var alle enige om, at det var umuligt at naa ind til Madagaskar under disse Vejrforhold. Rigningen truede flere Gange med at styrte over Siden, naar vi vendte i den svære Sø og Storm. Naa, efter nogle Dages Forløb naaede vi Durban. Det var en Søndag Middag, og Resten af de Syge kom hurtigst muligt paa Hospitalet. Her udtalte Lægen, at det var paa høje Tid, vi kom i Havn, ellers vilde Skipperen og endnu en dansk aMtros have været Dødens Bytte i Løbet af nogle faa Dage, og Matrosen maatte vi endda efterlade paa Hospitalet samt Kokken. Vi laa i Karantæne en Uge efter at have haft 52 Dage i Søen fra Samarang til Durban, og nu laa vi 23 Dage paa Reden og ventede paa vore Patienter. »The old man« var frisk som en Fisk, da han kom ombord, hvorimod den næste Patient, en af Drengene, var knap saa rask. Han kom dog ret hurtigt til Kræfter, da vi kom ud i den friske Søluft. Her i Durban snød vi os i Land nogle Gange; det var ellers nægtet os Landlov fra Myndighedernes Side. Det spændende ved at snyde sig i Land var lokkende for os unge, eftersom vi ikke havde været i Land saa længe, og Udsigterne var lange endnu, naar vi først forlod Durban. Vi var oppe paa Hospitalet og besøge alle Patienterne, »the old man« med, og de var alle glade ved, at vi kom derop. — Durban er en pæn By med interessante Omgivelser; men vi fik jo ikke saa meget at se, naar vi skulde i Land paa den Maade.

## Flæsk for Hajerne.

Medens vi laa her, havde vi forlangt Lægeundersøgelse af Provianten men det blev en Fiasko, fordi Hovmesteren drejede os en Knap. Men vi lovede ham ogsaa en rigtig god Revanche. Han trak paa Smilebaandet af os; men det gjorde han ikke den første Dag i Søen, efter at vi var afgaaet fra Durban. Da vendte vi nemlig Agter alle Mand for at tale med Skipperen, og Resultatet blev, at Hovmesteren maatte se seks Tønder Flæsk gaa over Siden til Hajføde; Flæsket var nemlig raaddent, men det havde alligevel været hans Mening at bruge af det til Biksemad. Den gik ikke, men det var meget skralt med Mad paa hele Hjemturen.

Vi havde faaet to nye Matroser og en ny Kok i Durban og begyndte vor afbrudte Rejse med godt Mod og Humør; men vi var ikke mange Dage i Søen, før vi fik Storm og Modvind at kæmpe med igen, saa vi maatte krydse rundt Det gode Haab med daarligt Vejr. Ogsaa en meget daarlig Sydost-Passat fik vi, næsten med Havblik det meste af Tiden og et langt og drilagtigt Vindstillebælte ved Ækvator, hvor vi fik rigelig med Øvelse i at brase. Mange Vagter maatte vi brase og atter brase. Endelig fik vi en god frisk Nordost-Passat, og alt gik godt, til vi naaede de Azoriske Øer, hvor vi laa i lang Tid med Vindstille. — Langt om længe fik vi Vind. Men ak, det var Modvind, saa vi maatte krydse hele Vejen ,til vi fik St. Vincent Fyr i Sigte paa den spanske Kyst. Ja, vi maatte ogsaa krydse derfra og til Gibraltar, hvor vi maatte søge ind for at faa ny Vandbeholdning. Vi ankrede paa Gibraltars Red efter 104 Døgns fra Durban. Her laa vi nu 1½ Døgn paa Reden, hvorpaa vi lettede igen med en dejlig frisk Brise, som var tværs, og som fulgte os, til vi var paa Højde med Cartagena. Her fik vi desværre igen Modvind og Storm, indtil vi ankrede paa Cettes Red den 8. Oktober 1919 med en Rejse paa 17 Dage fra Gibraltar og 194 Dage fra Samarang eller 6 Maaneder og 11 Dage.

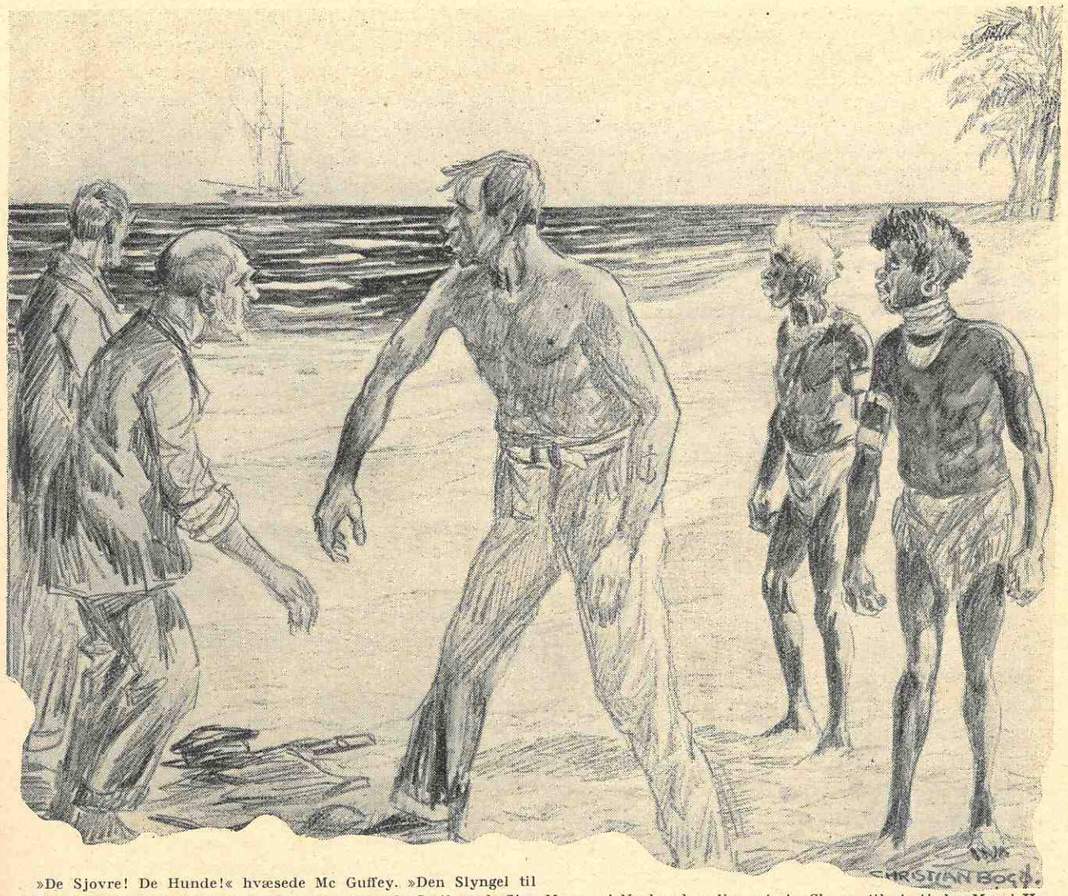
Det var nu ca. 9 Maaneder siden, vi havde været i Land udover de faa Gange, da vi snød os i Land i Durban, saa vi var glade, da vi saa Slæbedamperen stævne ud til os; men stor blev Skuffelsen, da den havde Læge med, som beordrede os i Karantæne i to Dage. Naa, de 2 Dage gik ogsaa, og Slæberen kom igen, og denne Gang gik den direkte langs Kajen med os. — Cette er ingen stor By, og her var ikke saa meget at se. Vi var om Bord nogle faa Dage endnu, inden Afmønstringen fandt Sted.

Efter Afmønstringen slog alle Mand Følge til Paris paa nær 2den Styrmand, som købte sig et lille Værtshus i Cette. Vi andre stoppede op nogle Dage for at bese den store Seinestad, og vi var rundt paa alle de mest berømte Steder. Færdig med at bese Paris skiltes vi for alle Vinde og tog rundt til forskellige Havnebyer for at søge ny Hyre — og ud til nye Æventyr.

Hvis denne simple, korte Skildring kan interessere »VIKINGEN«s Læsere, særlig de unge Søfolk, som ikke selv har faret med de store Vindjammere og heller ikke faar Lejlighed til det nu, fordi disse Skibes Saga er ude, vil det glæde mig. Det skal være mig en Glæde, om den ligeledes kan interessere de, som aldrig kommer i direkte Berøring med Søen, men som dog har Venner eller Familie paa Havet. Er dette ikke sat sammen, som det sig hør og bør, da er min eneste Undskyldning denne, at jeg stadig haandterer et Mergelspiger bedre end Pennen.

*En forhenværende »Cap Horner«.*






»De Sjovre! De Hunde!« hvæsede Mc Guffey. »Den Slyngel til Styrmand! Den Lumskepeter med sit vindende Smil og høflige Manerer! Nu har han lige set sin Chance til at stjæle »Maggi II« tilligemed dens rige Ladning! Og saa ovenikøbet forlade os, landsætte os paa en øde Ø i Selskab med to Kannibaler!«

# *UNDER JOLLY ROGER*

Mellem den amerikanske Fortællerverdens Navne er *Peter B. Kyne* eet af de stærkest lysende. Ingen anden har som han forstaaet at smelte det moderne Livs Raffinementer sammen med Kulturens yderste Grænse, fjerne Egnes primitive Renhed og Enkelthed i Følelser med vor Tids højeste Problemer. Og *Kyne* henter gerne sine Motiver fra Søen eller Havets Bredder. I *Cappy Ricks* har han skildret Overgangen fra Sejlskib til Damp, i *The Green Pea Pirates* er det det morsomme Trekløver fra Bugserbaaden »Maggie«, *Gibney, Mc Guffey* og Captajn *Scraggs,* som maa holde for, og i *Newer the twain shall meete* er det Kampen mellem Kærligheden hos den fine hvide Kvine modsat den thahitiske Prinsesses varme uselviske Opofrelse, som rører.

Det er »VIKINGEN«s Hensigt i den kommende Tid at bringe en stor forsat Roman. Vi giver i det følgende et lille Afsnit fra *The green Pea Pirates — Grønærtepiraterne,* som de kaldes af Folk i San Francisco Havn, var Officererne paa den gamle Frugtbaad.

»Maggie« tilhørte »Kaptajn Scraggs«, en gammel Kystskipper der nærmest toges som humoristisk Nummer af Baadens egentlige Fører, Styrmand *Gibney,* en forhenværende, stout Dybvandssejler, egensindig og selvsikker, altid parat til at drille den stakkels Kaptajn *Scraggs.* Endelig er der Maskinmester *Mc Guffey,* lige saa uundværlig som nogen af de øvrige, snart skudt ud i Periferien, snart Centrum i Begivenhederne, som han — ofte mod sin Vilje og uden sit Vidende — ordner paa bedste Maade.

Disse tre fredelige Eventyrere oplever adskilligt grinagtigt og spændende sammen, inden de gaar i Land, mætte af Sølivets Dage. Deres daglige Færden bestod ellers i at sejle Frugt fra Plantagerne langs Kysten. Saa en mørk, taaget Nat løber de Kassen paa Grund, men faar et Bugserselskab, under Foregivende af at være et stort fremmed Fartøj, til at bringe dem los uden at betale en Øre for det. Senere fører de et herreløst Sejlskib sikkert i Havn. Endelig gør de et større Kup og deltager i Vaabenindsmugling til

Mexico, erobrer en armeret Skonnert og gaar paa Togt i Stillehavet, hvor de gør Landgang og inviteres til Middag hos de venlige Vilde. Det vil sige *Gibney* og *Scraggs*, for de vil ikke have *Mc Guffey* med dem, han kan blive ombord og pudse Kanonen.

Besøget forløber under de festligste Former med gode Retter frembragt af Øens Produkter i Form af Vildt og Frugter tilsat en Flaske »3 Stjernet«, som Mr. Gibney har været saa forsynlig at tage med. Kannibalkongens Første-Minister foreslaar nu, at man sender Bud efter de øvrige, hvilket sker, men Budet vender tilbage forslaaet og udleet af Mc Muffey og hans Folk. Herover bliver de Vilde rasende, Mr. Gibney aner Uraad og vil flygte sammen med Kaptajn Scraggs, men for sent. Der opstaar en Kamp, hvori de bukkede under. De bindes til Offerpælen, og »Skarpretteren« løfter sit Sværd, Mr. Gibney bøjer Hovedet og venter Stødet.

Paa dette Tidspunkt nærmede Kongen sig og gav sig omhyggeligt til at beføle Kaptajn Scraggs paa Ribbenene, mens Tabu-Tabu med et frækt Grin kalkulerede hvor meget Oksekød han kunde faa ud af Gibneys veltrænede Legeme med de kraftige Muskler.

»Vi æder hvide Mænd ved Maaneskifte,« sagde Tabu-Tabu.

»Æd væk, din Hund!« knurrede Scraggs. »Din Blodhund af en Tigger! Men jeg skal fylde dig med Gift, skal jeg! Jeg har skraaet Tobak hele mit Liv, saa mit Kød er surt som Malurt.«

Det var helt underligt at høre Scraggs skæmte med Døden. Gibney glemte sin egen Tilstand og slog en vild Latter op lige i Ansigtet paa Tabu-Tabu. Kannibalen veg uvilkaarligt tilbage og hans Blik søgte Gibneys Øjne. Han var ikke vant til at en hvid Mand kunde le under saadanne Omstændigheder, og dette gav ham noget at tænke paa. Han skyndte sig hurtigt over til Kongen, med hvem han førte en hastig Samtale. Et Resultat af denne var, at en stor Kraftkarl af en Vild blev kaldt over og fik nogle Instruktioner. Tabu-Tabu overrakte ham et Spyd og Gibney, som var klar over at dette var Stammens officielle Skarpretter, bøjede Hovedet og ventede paa Stødet.

Og Stødet, eller Afgørelsen, kom hurtigere, end han havde ventet. Jorden løftede sig under ham, og klaskede ham, Adelbart P. Gibney i Ansigtet. Saa hørte han et frygteligt Rabalder, som af en Eksplosion, og faldt forover næsegrus til Jorden. Han havde en ubestemmelig Fornemmelse af, at Stolpen faldt tilligemed ham.

Næsten et helt Minut laa han saadan, halvt bevidstløs, saa kom han til sig selv derved, at noget varmt løb ned over hans Ansigt. Han forsøgte at bevæge sig og opdagede, at hans Ben var fri, skønt hans Hænder endnu var bundne til Stolpen, som han tydelig følte Trykket af henover Ryggen. Saa drejede han sig om og saa op. Dér stod Kaptajn Scraggs og vrælede af sine Lungers fulde Kraft, saa det gjaldede i hans Øren:

»Bravo, Mc Guffey! Bravo, din irske Tamp! Ned med dem, Mac! Slaa de Slyngler ned! De forbandede Svinehunde! De Tiggermaase! Der er allerde røget en halv Snes Stykker af dem! Bare kil paa! Bravo, din irske Buldog! Du irske Bagfjerding af en Skinke!«

Mr. Gibney blev pludselig sig selv og sprang op. Samtidig slog et eller andet ned nogle Alen borte, og en Sky af Jord og Røg slog op og hindrede ham i at se, hvad der foregik. Saa forstod han med eet. Mc. Guffey havde faaet den lille Rekyl-Kanon i Stilling og rettet den mod Landsbyen. Og det kan nok være, Virkningen var kolossal! De Vilde flygtede som Fluer, de af dem, som endnu kunde — for mere end et Dusin var allerede faldet for Kugler og Eksplosioner.

»Hurra!« skreg Gibney og slog til den Bjælke, som holdt Kaptajn Scraggs fangen. Saa satte han med et mægtigt Stød Skuldrene mod den, saa Scraggs og Bjælke røg i Jorden. Et Sekund efter var Gibney oppe paa Knæene og bearbejdede Rebene, som holdt Kaptajn Scraggs, med sine Tænder. Fem Minutter senere havde Kaptajn Scraggs sine Hænder fri, og med Lommekniven fik han hurtigt befriet sine Ankler og kappet de Knuder, som endnu bandt Mr. Gibney.

Samtidig med dette knaldede Granaterne fra »Maggie II« hvert andet Sekund omkring dem, og ingen af dem var i Tvivl om, at de vilde faa en Kugle gennem Livet, inden de var befriet.

»Slaa fra dig, Scraggemand!« skreg Gibney og huggede et Sværd til sig.

»Sørg for at være bevæbnet! Tag et Spyd! Vi kommer maaske til at slaas lidt endnu, inden vi naar Stranden,« fortsatte Gibney.

Scraggs adlød, og Side om Side masede de sig gennem Junglen ned til Stranden.

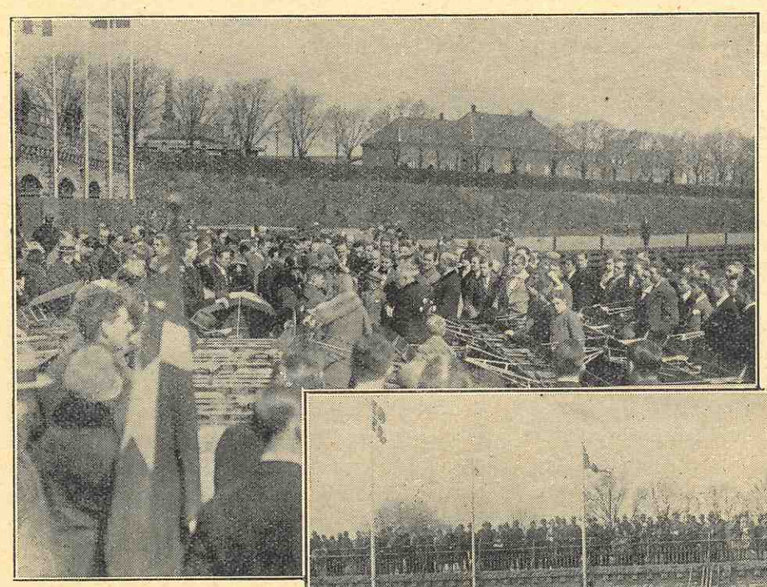
Medens de banede sig Vej gennem Jungelen, fik Gibney med sit ene Øje (for det andet var saaret) Kig paa to af de Vilde, som havde gemt sig bag en Gruppe Palmer.

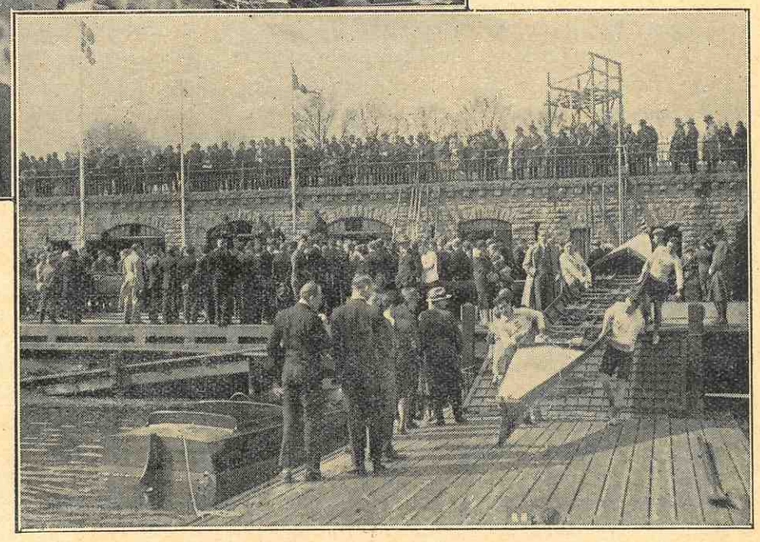
»Der har vi s'gu Kongen og Tabu-Tabu!« raabte Scraggs. »Lad os faa de fordømte Fyre med; vi maa afskære dem!«

»Det er svært hørt!« fnysede Gibney. »Det kunde lige passe at faa sagt dem Tak for Gæstfriheden. Paa dem, Scraggs, lad Mc Guffey ta' sig af dem!«



# Roforeningen „Kvik"s nye Baade døbes.





Roforeningen »Kvik« vil iaar gøre et større Fremstød, der forhaabentlig vil skaffe den gamle, kendte Forening mange nye Medlemmer. Baadehuset i Lystbaadehavnene er blevet betydeligt udvidet med Plads til større Baaderum og flere Omklædningsrum. Fem Kaproningsbaade og en Motorbaad er anskaffet, deraf er de to endda Ottere, saaledes at Foreningen nu ogsaa vil have et Ord at skulle have sagt i denne smukke Baadtype.

Søndag den 16. April hejste Klubben sin Stander i Lystbaadehavnen ved en smuk, lille Højtidelighed, der blev overværet af en Mængde Tilskuere. Rosportens Formand, Grosserer *Schmidt*, døbte den ene Otter »C. B.« efter Klubbens mangeaarige Formand, Grosserer *Bredfeld*. Den anden Otter gav Direkteør *Hjorth* Navnet »Søren« efter Guldsmed *Munck*. Endelig blev den 4-Aarers Outrigger døbt »Victor« efter Direktør *Hjorth*, medens de to fire Aarers Inrigger Baade fik Navnet »Utica« og »Cito«. Motorbaaden kom til at lyde Navnet »Kvik«.

*Øverst*: Talrige Tilskuer overværede Standerhejsningen.
*Nederst*: Roernes Mole set fra Bryggen.

»Hold inde et Øjeblik,« sagde Styrmanden over til Mc Guffey. »Kanonen bliver gloende!«

»Saa lad den smelte!« svarede Mc Guffey. »Jeg vil ha' Hævn for Gib's Død — eller gaa til Hajerne!«

Saa satte Mc Guffey sig atter ned paa Kahytsventilatoren og rettede Kanonen ind mod Bredden, men hvem skildrer hans Forbavselse, da han pludselig saa to Kannibaler og to hvide Mænd i Færd med at padle en Kano ud mod »Maggie II«. Fem Minutter efter var de langs Siden.

Mc Guffey gik dem imøde og slikkede sig velbehageligt om Munden, da den skælvende Konge og dennes Første-Minister ledsaget af Mr. Gibneys velrettede Spark og Næsestyvere fløj over Rælingen. Derefter fulgte med megen Værdighed Mr. Gibney og Kaptajn Ccraggs.

»Mange Tak, Mac,« sagde Mr. Gibney og trykkede Guffeys Haand, idet han prøvede paa at se overlegen ud. »Et af dine første Skud røg lige mellem Benene paa mig og skar mine Reb over. Samtidig brækkede det Pælen, jeg var bundet til, og smed os til Jorden. Det var godt ramt! Naa, saa har en anden af Shrappnels Kuglerne taget en Bid af det ene Øje, men det gaar nok over. Vi var ellers haardt paa'en, Mac, gamle Dreng! Ved du hvad, en ordentlig Whisky Soda vilde smage Pokkers godt, naar først de to Kannibaler dér er bleven belagt med Haandjern.«

»Naa, det var godt, I ku' komme, I to Stilkebidere og Kødædere, hva'!« Saadan lød Mac Guffeys Velkomsttale til de to sidstankomne, saa Mr. Gibney fandt Anledning til at spørge:

»Hilke to er det, du mener?«

»Jeg ved s'gu snart ikke,« svarede Mc Guffey. »For det er meget vanskeligt at skelne mellem Negere og Landstrygere, som sætter sig tilbords med den Slags!«

»Mac,« svarede Kaptajn Scraggs alvorligt, »Du er altfor gammeldags.«

— — —

Kl. 6½ næste Morgen, Dagen efter Kommandør Gibneys og Kaptajn Scraggs frygtelige Møde med Kannibalerne, sad Medlemmerne af »Maggie II«-Syndikatet og kiggede paa hinanden ved Frokostbordet, hver af dem med en Appetit, som paa ingen Maade var bleven mindre ved Gaarsdagens applauderende Begivenheder. Kaptajn Scraggs fremtraadte i al sin Herlighed med en Bule i Hovedet, saa stor som et Gaaseæg. Den tapre Kommandør havde et Hug ned over det højre Øje, og Issen af hans syndefulde Hoved var saa hævet, at selv den mindste Drejning af de blodskudte Øjne tilsyneladende voldte store Smerter. Desuden var der isprængt saa meget som en Theskefuld af den højhellige Jord fra Landsbyen i hans ophøjede Aasyn fra Eksplosionen i hans Nærhed. Det var derfor lidt naivt, syntes Mc Guffey, at Kommandore Gibney »undrede sig over«, at han endnu var i Live.

Mc Guffey underkastede sine Overordnede et længere Krydsforhør, anklagede dem i drøje Ord, men bemærkede samtidig med Taarer i sine ærlige Øjne, at begge de Herrer Gentlemen havde i Virkeligheden unddraget sig deres retfærdige Straf ved at slippe derfra med Livet.

»Hvis ikke det havde været for Styrmandens Skyld,« fortsatte han alvorligt, »saa havde jeg ladet Jer to Krabater lide Pæledøden for Jeres Dumheds Skyld! Enhver, der ønsker at gaa tilbords med Kannibaler, maa sgu risikere selv at agere Kylling med Ris og Karry, og kan ikke vente, der skal komme stegte Duer eller en hjælpende Haand. Forresten maa jeg sige, at da jeg hørte gamle Scraggs raabe om Hjælp, sagde jeg til mig selv: Lad de fordømte Landstrygere klare den selv, saa godt de kan. Men saa var det her, at Styrmanden kom farende og sa'e, at han nok skulde bestryge hele Landskabet med Messingsuppe og ramme lige i Prikken, enten vi saa kunde se Jer i Landsbyen eller ikke. Forresten er det ude med baade Kommandøren og Skipperen, men saa faar vi i det mindste Hævn over Morderne. Og saa naturligvis, tænkte jeg: lad ham bare fyre løs, skade kan det jo ikke!«

Nu rejste Styrmanden sig; han skulde paa Dækket, og vinkede opmuntrende til Mr. Gibney, da han gik forbi. Da han var ude af Kahytten, satte Mr. Gibney sin Gaffel mod Bordpladen og antydede derved, at et nyt Møde var indvarslet for Medlemmerne af »Maggie II« Syndikatet.

»Den første Forretning, vi maa ordne, inden vi afholder Møde, er at regulere Ejendomsretten indenfor Syndikatet. Jeg og Scraggemanden her har sludret om det, og vi er enige om, at du har skudt dig selv til en god Portion. Du er nu selv med med en Trediedel i Stedet for som før en Fjerdedel. Fra nu af er du virkelig Medejer paa lige Fod med Scraggemand og mig. Og som Tegn paa din Værdighed kan du med samme Ret som vi deltage i Raadslagningen om, hvad vi nu skal gøre med denne Tabu-Tabu og hans Kannibalkonge, som nær havde lodset mig og vores Førstkommanderende lige lukt ind i Helvede!«

»Jeg har sat Skurkene i dobbelte Jernlænker oppe ved Stormasten,« svarede Mc Guffey, »og som en Paaskønnelse af Jeres Ophøjelse af mig skal jeg udpønske en særlig raffineret Hævn over de to fremmelige Babyer. Men kun en ganske særlig Stemning kan afføde en saa raffineret Skurkestreg, saa jeg maa ha' Tid til at tænke over det. Disse to Fyre er mine, og jeg kan altsaa gøre ved dem, hvad jeg vil. Jeg lover, jeg skal optage enhver Indblanding heri som en Uvenlighed fra Skibsførerens Side og som en Uværdighed hos ham.«

»Værs'go', tag dem bare,« svarede Kaptajn Scraggs med Væmmelse. »For min Part ønsker jeg kun een Ting. Hvis det kan lade sig gøre, Mac, saa sørg for, at jeg faar Kongens Skalp som Tobakspung. Det vil jeg sætte Pris paa!«

»Og jeg,« tilføjede Kommandør Gibney, »kunde nok li' at faa Tabu-Tabus Laarben til Klarinet. Men medens Mac Guffey nu filosoferer videre over, hvilken Maade han vil straffe Synderne paa, saa foreslaar jeg, at vi nu gaar over til Behandlingen af Ekspeditionens første og vigtigste og næste Foretagende. Nu har vi haft vores lille Adspredelse, og det er paa høje Tid, vi vender tilbage til Forretningerne. Klokken Ni er det Ebbe, og saa vil jeg foreslaa dig, Scraggs, at du beordrer Styrmanden og to Matroser ud med den store Hvalbaad tilligemed Vandkikkerten, og saa vil de gaa ud og prøve paa at finde lidt Perlemuslinger, sorte Koraller og andet godt! Og med Hensyn til dig, Mac, saa antager jeg, du vil ta' den anden Baad og tage Tabu-Tabu og Kongen med dig, og lad disse hersens to Kannibaler dykke ned efter nogle Perlemuslinger! Og lad dem bare blive dernede, til de bli'r sorte i deres fordømte Fjæs!«

»Saah!« mumlede Mc Guffey uforstaaende. »Hvad er de da nu? Himmelblaa?«

»Selvfølgelig!« svarede Kommandøren. »Hvis en Haj skulde finde paa at nappe dem lidt i den store Taa, kan vi da ikke gøre for det. Og med Hensyn til Scraggs og mig, saa sætter vi os paa Dækket og ryger. Mit Hoved værker, og jeg tror, Scraggs har det paa samme Maade.«

»Ja, jeg tror alt andet end behageligt, men hver Mand sin Fornøjelse,« svarede Mc Guffey.

Efter Frokost beordrede Kommandør Gibney Fangerne bragt for sig. Kokken serverede dem en Frokost, som de graadigt satte tillivs. Imedens forklarede Gibney gennem Tabu-Tabu dem, at skønt det var nødigt, man undte dem dette Maaltid, saa skyldtes det hans personlige Indflydelse og Uviljen mod at gengælde Øje for Øje med Tand for Tand, for ellers havde de forlængst dinglet i Rigningen.

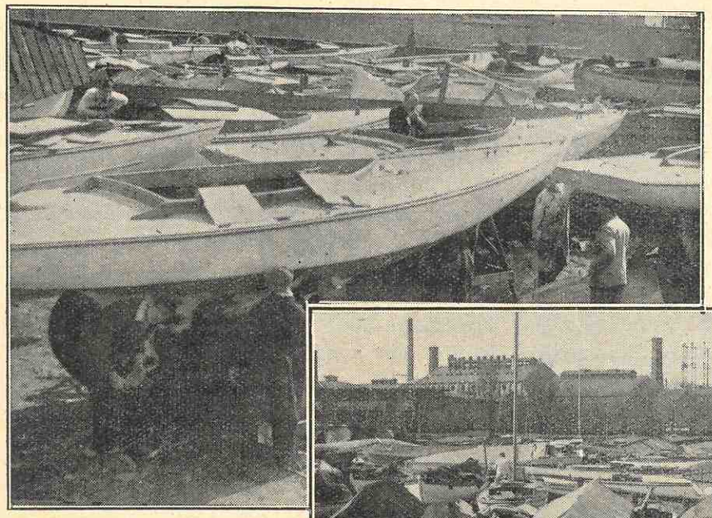
»Nu giver jeg Jer hver en Chance, I to Svinepelse, til at frelse Jeres usle Liv,« sluttede Gibney sin Tale til Tabu-Tabu. »Hvis I viser os, hvor vi kan finde en pæn lille Ladning sorte Koraller og hjælper os med at faa dem ombord her, saa maaske I endnu har en Chance for at faa graa Haar. Jeres Lænker vil nu blive taget af Jer! Men husk vel paa, ved det mindste Tegn til Ballade, Mytteri eller andet Lumskeri, hiver vi Jer udenbords til Hajerne!«

Paa egne og Kongens Vegne lovede Tabu-Tabu at opføre sig ordentligt, og Mc Guffey sendte dem derpaa begge to ned i den lille Baad. Styrmanden og to Matroser gik i den anden, hvor de tog Luftpumpen med sig.

Tabu-Tabu ledte dem til en Plet, hvor Vandet var stille tæt indenfor Revet. Vandet var her

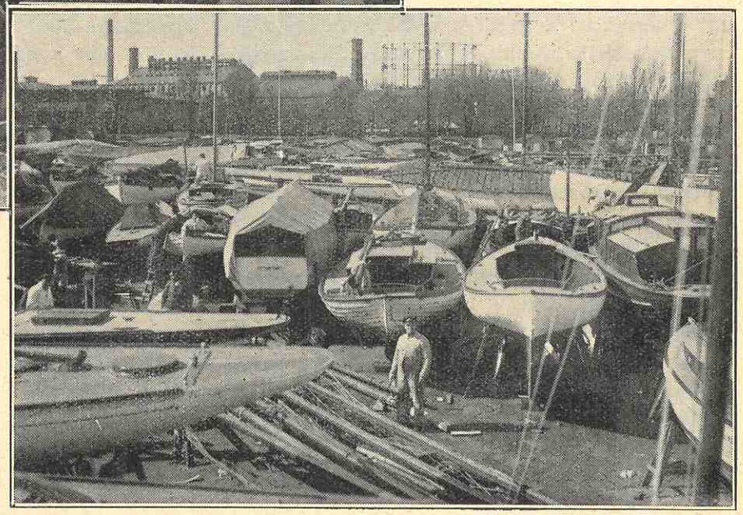


# Sejlsportssæsonen forberedes.



Paa det nederste har man et Vue ud over Sejlklubben »Frem«s Baadeplads. Billedet er taget fra Dækket af Næstformanden, Afdelingschef *Jacobsens* store Baad; han selv ses i Midten af Billedet med en Malerpensel i Haanden, foregaaende Medlemmerne med et godt Eksempel.

Den store Motorbaad med Presenningen tilhører Formanden, Direktør *M. Hansen*, der benytter Søndagen til at inspicere.



Nu nærmer Foraaret sig, og travle Amatørhænder sysler med Rig og Materialer for at gøre Baadene sejlklar. Ovenstaaende Billeder er hentet ude fra det »nordligste Thule«, fra Amatørsejlklubbens og »Frem«s Baadepladser. Paa det øverste ses Medlemmer af K. A. S. ifærd med at give Klubbens Baade en sidste Afpudsning under Sejladschefens, Skibsinspektør *Christensens* Ledelse.

— — —

saa klart, at Mc Guffey uden mindste Besvær fik Øje paa en hel undersøisk Mark af tætte Vækster med Solglimt i pragtfulde sorte Koraller.

»Naa, saa ned med Jer, I to Skorstensfejere!« kommanderede Guffey og pegede paa de Indfødte med sin Riffel. »Og sørg saa for at dykke godt ned, I søde Børn, og kom op med, hvad I nu kan finde. Men skulde der komme en Haj eller to og smage paa Bagbenene af Jer, saa vent ingen Hjælp fra B. Mc. Guffey, Hr. Guffey altsaa — for I faar ingen!

Saaledes opmuntret gik de to Kannibaler over Baadsiden. Mc Guffey kunde se dem dykke rundt i den lille Bugt nede paa Bunden, og et halvt Minut senere kom hver af dem dukkende op med en pragtfuld Gren af sorte Koraller. De hagede sig fast i Baadens Side, indtil de atter havde faaet Vejret, hvorefter de gik i Arbejde igen. Imidlertid havde Styrmanden sendt sine to Dykkere ned for at løsne Koral, og saa godt gik det hele, at de to Baade vendte tilbage til »Maggie II« hen paa Eftermiddagen med fuld Last. Kaptajn Scraggs fik gurglende Fornemmelser i Halsen af Glæde, og Gibney erklærede, at hans Hovedpine var gaaet over. Han og Kaptajn Scraggs havde tilbragt Formiddagen paa Dækket under Solsejlet og vogtet Strandbredden for at se, om nogen af de Vilde lod sig se under et eller andet Forsøg paa at befri Kongen og hans Minister. Men øjensynlig havde den ødelæggende Ild fra Kanonen i den Grad sat Skræk i Landsbyens samlede Befolkning, at den var flygtet til den nordlige Ende af Øen overladende de hvide Erobrere Besiddelsen af Bugten med dens samtlige sorte Koraller og Perlemuslinger.

I henved to Uger laa »Maggie II« for Anker her, medens dens Mandskab arbejdede i Havets Haver. Det var uhyre Kvanta af Perlemuslinger, som blev bragt for Dagens Lys, og disse kogte Mr. Gibney personligt i en stor Jerngryde inde paa Bredden. Skallerne blev stuvet hen i Lasten, og Perlerne kom i en Pose, som Kommandøren til Stadighed bar hos sig. Kysten, som nu laa menneskетom hen, blev eftersøgt for Vildt, og Mandskabet levede højt paa Dyr, Fuglevildt, Bananer og andre Delikatesser. Kaptajn Scraggs var ellevild af Glæde; han paastod, han aldrig havde haft det saa godt, siden »Fru Scraggs havde sluppet Tøjlerne«.

Og efter to Ugers Forløb bedømte Gibney Skibet til at være fuldlastet. Der blev saa en stjerneklar Maanenat afholdt Skibsraad paa Dækket, hvor Gibney udviklede sine Planer for Kaptajn Scraggs og Mc Guffey.

»Det er bedre at forlade Øen alene,« mente Mc Guffey. »Disse Negertampe kan lave os al Landsens Ulykker. Og man ved heller ikke, om ikke de en skønne Aften ligger her en halv Snes Tusind Mand stærk og venter paa, at Baaden med Mandskabet er i Land, for at falde over dem.

»Det har jeg naturligvis overtænkt, Mac,« svarede Kommandøren paataget koldt. »Husk paa, brændt Barn skyer Ilden! I Morgen tidlig brænder vi Kanonen af og raserer hele Kysten for en Mil eller to. Hvis der er Vilde i Nærheden, skal de nok faa Billet til den næste Verden og lade os i Fred.«

Mr. Gibneys Program blev nøje fulgt, og der blev ikke en Pind tilbage af Landsbyen Kandavu. Derefter blev Lugerne skalkede og Tankene fyldt med Vand, Stores med frisk Kød, og saa var man klar til at anløbe Honolulu, hvor Mr. Gibney forsikrede Syndikatet, at Udbyttet vilde blive vurderet til mere end hundred Tusind Dollers. Captajn Scraggs gispede af Glæde og støttede sig til Stormasten.

»Gib, min egen Dreng!« hviskede han, »tror du ikke, det hele er en Drøm, og at vi en skønne Dag vaagner op og ser, at vi stadig kun er i Fragtfart, og at alle disse Maaneder kun har været en Drøm under et Skræppeblad?«

»Ikke et Øjeblik,« svarede Kommandøren. »Vi har mindst en Snes pragtfulde Perler, som selv en Dronning vilde være stolt af. Der er mindst ti Tusind at redde paa hver af dem!«

»Well,« svarede Scraggs med et nyt Gisp, »saa vil jeg brygge mig en ordentlig Grogg!« og gik forud. Fem Minutter efter kom han tilbage med en Kedel duftende The, og alle tre Æventyrere drak paa en lykkelig Hjemfart. Da Skaalen var drukket, satte Ms Guffey sit Glas fra sig paa Bordet, tørrede sig om Munden med Bagen af sin behaarede Haand og henvendte sig saa til Syndikatet:

»Naar vi nu forlader dette Paradis i Syd Havet, lad os saa være enige om, at vi ogsaa er i Besiddelse af andre Rigdomme end dem, vi har stuvet ned i Lasten. Jeg tænker her paa Hans kongelige Højhed, Kongen af Kandavu, og hans Første-Minister, Tabu-Tabu. Dengang disse to Gavtyve første Gang blev fanget, lovede jeg Syndikatet, at jeg skulde udpønske en Straf, fordi de havde villet myrde — jeg mener æde Jer to gamle Drenge! Det har været meget svært, og det har taget mig lang Tid, da jeg jo ikke er udstyret med saa megen Fantasi som vor Ven Gib. Naah, men jeg er stolt af mig selv, og jeg hævder, at haardt Arbejde bringer altid sin Løn hjem. Og jeg er parat til at røbe, hvad vi nu skal gøre ved disse to



# ET ORLOGSSKIB I HOLMENS KIRKE

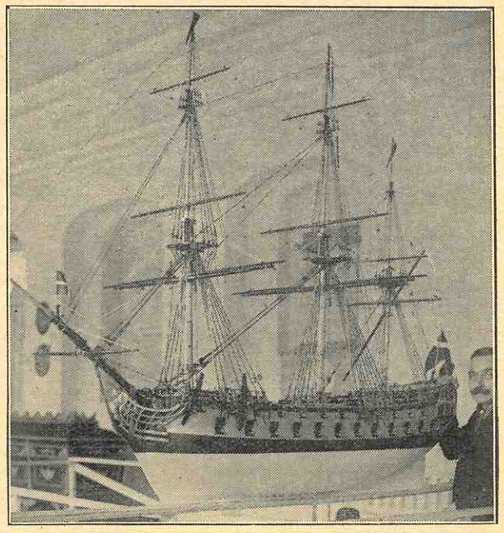
*Igen et Budskab fra fjerne Tiders Storhed!*

Aarsdagen for Slaget paa Reden, den 2. April, blev der i Holmens Kirke ophængt en Model af det gamle Orlogsskib »Holsten«, der blev sat i Vandet fra Holmen 1772.

»Holsten« var med til at aabne Ilden under Slaget paa Reden 1801, men blev taget af Englænderne og indlemmedes i den engelske Flaade under Navnet »Nassau«. Ejendommelig nok kom det under engelsk Flag til at give Danmarks sidste Orlogsmand, »Pris Christian Frederik«, Grundskudet under Kampen ved Sjællands Odde den 22. Marts 1808.

Den Model, Hr. Dørge har bygget, er udført nøjagtig i alle Detailler med den gyldne Gallion, det straalende Agterspejl og den pragtfulde, svære Rejsning. Oven Borde har Skroget Træets lyse Farve, Vandgangen er tjæret og Bunden hvidlakeret, akkurat som selve Skibet.

Modellen, som er en Gave fra en Mand, der ønsker sig unævnt, er et sjældent smukt Stykke Arbejde, der vidner om Hr. Dørges fremragende Dygtighed.



*Orlogsskibet »Holsten«, der er ophængt i Kirken. Ved Siden Bygmesteren, Marinens Modellør Otto Dørge.*

Repræsentanter for det fri og ubundne Liv! Mine Herrer, jeg har nu den Ære at meddele Dem, at jeg har fundet en værdig Straf til Forbryderne!«

»Umuligt!« sa' Kaptajn Scraggs.

»Hold Bøtte, Scraggs,« afbrød Kommandør Gibney ham. »Ud med den, Mac! Hvad har du nu tænkt dig?«

»Jeg foreslaar Jer nu, I højtærede Medlemmer af Syndikatet,« fortsatte Mc Goffey, »at Skonnerten »Maggie II« nu paa Rejsen passerer forbi en eller anden ubeboet lille Ø. Dér landsætter vi saa Kongen og hans Minister i den lille Baad. Og saa forudsætter jeg endvidere, I højtærede Medlemmer af Syndikatet, at d'Hr. A. P. Gibney og P. Scraggs har noget at takke disse Herrer for, fordi de paa et højst ubelejligt Øjeblik i denne Ekspeditions Historie lagde Haand paa Eders dyrebare Kroppe. Nu skal I faa Lejlighed til at sige Tak for sidst. Jeg tænker mig, at Kongen er en sørgelig, gammel, runken udlevet Stakkel og forjaget Køter, og efter alle sportslige Regler er han sikkert i Scraggs Klasse! (Her sendte Mc Guffey Hr. Gibney et fortroligt Blink. Det var øjensynligt hans Mening at slutte Rejsen af med et ærefuldt Kup! Og derfor telegraferede Mr. Gibney lige saa hemmelighedsfuldt sit Bifald tilbage.) Men jeg mener endvidere, at der ikke kunde findes en bedre Modstander til Gib end netop Tabu-Tabu! Da vi saaledes ogsaa er enige om, at den hvide Race hæver sig himmelhøjt over enhver anden her paa Jorden, og at det vil gøre os alle godt at se dette stadfæstet, inden Rejsen slutter, saa foreslaar jeg Jer, I Medlemmer — højtærede Medlemmer af Syndikatet —, at vi arrangerer en Slutkamp mellem Scraggs og Kongen og Gib og Tabu-Tabu! Naar Kampen er forbi, foreslaar jeg, vi efterlader de to Mordere alene paa Øen — —«

»Sludder,« snærrede Scraggs, »det er der aldeles ingen Mening i. Det var slet ikke Hensigten, at du skulde straffe dem paa en saa lempelig Maade, dette her bliver jo kun en Sportskamp!«

»Bland dig ikke i mine Bestemmelser,« snærrede Goffey tilbage. »Dette her er jo heller ikke Slutningen paa det.«

»Naa, hvad er da det?«

»Jo, naar disse to Fyre bliver ladt tilbage paa en øde Ø, saa vil Spørgsmaalet blive, hvem af dem, der klarer sig længst. Og saa vil de give sig til at kæmpe om det, og tilsidst vil den ene æde den anden — eller ogsaa vil de æde hinanden op!«

»Bravo, ved Moses' Skæg,« mumlede Gibney fuld af Beundring. »Men saa *har* du jo Fantasi alligevel, Mac! Programmet er udmærket og skal blive udført til de mindste Enkeltheder. Scraggs, du maa slaas med Kongen! I er begge to udenfor Klasse. Kongen er færdig, og du kan ikke ramme. Jeg skal nok slaas med Tubu-Tabu, saa du har ingenting at beklage dig over! Vi tager over til en lille Ø i Friendly Gruppen, som hedder Tuvana-Malo. Den ligger lige i Kursen hjemefter, og der er ikke saa meget som et Straa paa hele Øen, at en Mand kan gemme sig bag, eller Føde for to Mand i en Uge. Og saa ved jeg, der er heller ikke Vand. Nu er Sagen i Orden, vi letter og staar hjemefter. Mac, sæt Maskinen igang, vi vil staa ud af Havnen med Skum for Boven!«

Ti Minutter senere hang Ankeret ved Klydset, »Maggie II« svingede ud fra Lagunen og satte sin skarpe Stævn mod det aabne Havs Dønninger homeward bound. Kaptajn Scraggs pyntede den med alle dens Klude, og to Timer senere var Øen Kandavu ude af Sigte for bestandig.

Det blev et Run paa otte Hundrede miles op til Tuvana-Malo, men Vejret var godt, og Passaten holdt. Ti Dage efter, at de havde forladt Kandavu, ankrede de ved Øen. Det var en lang, smal sandet Tange med nogle faa Kokospalmer paa Midten, og med Undtagelse af nogle Søfugle, som havde Standkvarter hér, var Øen ganske øde.

Den blodtørstige Mc Guffey stod ved Morgengry oppe paa Broen. Da han saa Øen, gned han sig i Hænderne af Veltilfredhed og kluklo, saa Skuldrene rystede.

»Storartet! Glimrende!« mumlede han. »Jeg kunde ikke have faaet en bedre Ø, selv om jeg havde ladet den bestille!«

»Scraggsy!« kaldte han ned til Chefen. »Her er Ringen! Nu mangler vi bare at faa Kombattanterne frem paa Arenaen. I Eftermiddag, naar den værste Hede er overstaaet, gaar vi i Land og faar en »Fight«. Og ved Sct. Georges! Det siger jeg dig, Scraggs! Hvis den gamle Slambert klarer sig mod dig, saa faar han sin Frihed!«

»Jeg skal slaa ham død med den ene Haand og bevidstløs med den anden,« svarede Kaptajn Scraggs overlegent. »Gaa bare ikke og vent paa *mit* Nederlag. Enten det er varmt eller ej, saa er jeg lige i Humør til at tæve løs paa Hans kongelige Person!«

»Hvis dette ikke er den bedste Idé, jeg nogensinde har hørt om, saa kald mig en blakket Hollænder,« svarede Mc Guffey. »Hvilken behagelig Forening af Forretning og Fornøjelse. Hvem skal slaas først, Gibb? Du eller Scroggs?«

»Jeg tænker, det er bedst, jeg aabner Festlighederne,« svarede Gibney elskværdigt. »Jeg er jo ikke noget Pattebarn, og jeg synes, Scraggs skulde ha' lidt Fornøjelse af det. Hvis jeg slaas først, kan den gamle Svend se til i Fred og glæde sig over Forestillingen, og naar han og Kongen skal slaas, er det ikke sikkert, han har faaet lagt lige saa megen Følelse i det som jeg altsaa og Tabu-Tabu.«

»Det er svært hørt,« indrømmede Mc Goffey underforstaaende. »Det er der Mening i.«

Da han saa, at der ikke var nogen Vej udenom, besluttede Kaptajn Scraggs at bluffe sig igennem:

»Naa, ja, lad os saa bare gaa i Land og faa det overstaaet! Jeg er ellers en fredelig Mand, men skal vi slaas, saa lad det blive med Fynd og Klem!«

Mr. Gibney vinkede hemmeligt til Mc Guffey. De var begge to klar over, at Scraggs meget nødig gik med, skønt, naar de skulde yde ham fuld Retfærdighed, saa vidste de, han nok skulde tage sin Tørn, naar Tiden kom. Men Scraggs vidste, at Kongen var haard som Træ og godt trænet, derfor kunde det ikke undgaas, at hans Stemme skælvede lidt, selv om Meningen var god nok. Og hans Skibsfæller kunde ikke lade være med at more sig indvendig.

»Gør den store Hvalbaad klar og tag to Mand med dem,« sagde Gibney til Styrmanden. Fem Minutter senere kravlede Syndikatets Medlemmer ombord i Baaden tilligemed de to Indfødte og overlod »Maggie II« til Styrmanden og de øvrige.

»Vi kommer tilbage om en halv Time!« raabte Gibney, da de roede væk.

Inde under Kysten holdt de Baaden klar af Braaddene og satte den paa Land, hvorefter de skred til Forretningerne. Mr. Gibney forklarede Tabu-Tabu, hvad der ventede ham, og Tabu forklarede det for Kongen. Det var ikke Sædvane hos hvide Mænd, forklarede Gibney, at dræbe deres Fanger med koldt Blod, han havde derfor givet dem en Chance til at kunne kæmpe dem fri, en Chance, hvor hver stod lige med de bare Næver. Hvis de vandt, vilde de blive taget ombord i Skonnerten igen og senere sat i Land paa en beboet Ø. Men hvis de tabte, maatte de se at indrette deres fremtidige Hjem dér paa Øen.

»Klar, go-on!« kommanderede Mc Guffey, og Mr. Gibney traadte tilbage og langede ud med sin Bjørnelab mod Tabu-Tabu. Til Overraskelse for alle de tilstedeværende sprang Tabu-Tabu lynsnrt tilbage og undgik Slaget. Hans Fodskifte var glimrende, og Mc Guffey gjorde en Bemærkning derom til Scraggs. Men da Tabu-Tabu langede ud efter den fineste Dækker og gik i »clinch«, kunde Mc Goffey ikke tilbageholde et Udbrud.

»Ved Gud! Den Fyr kan boxe! Fyren ka' min Salighed boxe!« raabte han glædesstraalende. »Scraggs, gamle Dreng, det bliver en yndig Forestilling, det skal jeg love for. Han har været ombord i en engelsk Man-of-war og lært at boxe! Rolig, Gib! Uppercut him! Upper — -- — hov!«

Her standsede hans Udbrud, for Tabu-Tabu var traadt frem og havde plantet en kraftig højre Haand lige midt i Synet paa Mr. Gibney og lod den efterfølge af haard »Venstre« paa Kommandørens Øre. Mr. Gibney svajede et Øjeblik paa sine lange Ben og sprang saa et Par Skridt tilbage og stirrede paa Tabu-Tabu.



»Jeg tror s'gu, Negeren er ved at knalde dig, hvad lille Gib,« spurgte Mc Guffey lidt uroligt. Sikken et Par Møllevinger, han har, og sikken et Kæbetøj til at spise Syltetøj med. Gaa paa ham — ellers maa jeg idømme ham fuld Pardon!«

»Lige straks,« svarede Kommandøren lidt mut. »Han er saa god, saa jeg synes, det er Synd at slaa ham i Stykker. Men jeg kan jo presse ham ned i en »in fight«.«

Hvilket Mr. Gibney straks gav sig i Lag med. Han sprang ind paa sin Modstander og gik i »clinch«. Hans højre Øje og Ribbenene fik et Par drøje Knubs, som fik ham til at hyle højt af Smerte, men ingen Mand vilde i Længden kunde have modstaaet ham i Nærkamp. Tabu-Tabu slyngede ganske vist sine lange Arme omkring Mr. Gibney og prøvede paa at dæmpe hans Slag, men Mr. Gibney var ikke til at standse. Hans store Lab af en Næve skød op som et Lyn og ramte Kannibalens Kind. Tabu-Tabu mistede sin Balance og trak sig bagover, men Mr. Gibney fulgte efter med en »Venstre« og en »Højre«, der i en Haandevending gjorde det af med Modstanderen, saaledes at Mc Guffey uden mindste Tvivlen og Tøven kunde give sig til at tælle de berømte »ti« over den faldne Kæmpe.

Mr. Gibney grinede en Smule flovt, spyttede og henvendte sig til Mc Guffey:

»Ved den hellige Sct. Georg! Dette var Spøg for gamle Trillelars, hvad Scraggsy! Nu maa du se at klare den! Det bliver nok lige til Øllet, gamle Tepotte!«

Kaptajn Scraggs afførte sig sin Hat og Jakke med megen Værdighed, som rullede han sine Ærmer op og gjorde et dybt Buk for Majestæten. Men denne, som øjensynlig havde lært noget af sin slagne Premierminister, fik fat med sin Næve i Kaptajn Scraggs Hageskæg og halede til. Naa, saa rettede Kaptajnen et velfunderet Stød mod Kongens Kæbe, saa Kongen slap sit Tag. Et halvt Minut efter var han paa vild Flugt henover Stranden med Kaptajn Scraggs i Hælene paa sig. Men Mc Guffey vilde ikke gaa Glip af Fornøjelsen ved Fortsættelsen og afskar Kongens videre Flugt, saaledes at Kaptajn Scraggs kunde komme ham paa nært Hold og kæfte løs. Hvilket han gjorde af alle Kræfter og saadan Ivrighed, at han faa Minutter ganske havde tabt Vejret. Saa trak han sig lidt tilbage og gav sig til at overse Slagmarken. Mc Goffey selv var ved at kvæles af Latter, men det var Kaptajn Scraggs langtfra. Sagen var den, at i Virkeligheden var Kongen farlig og morderlig sejglivet.

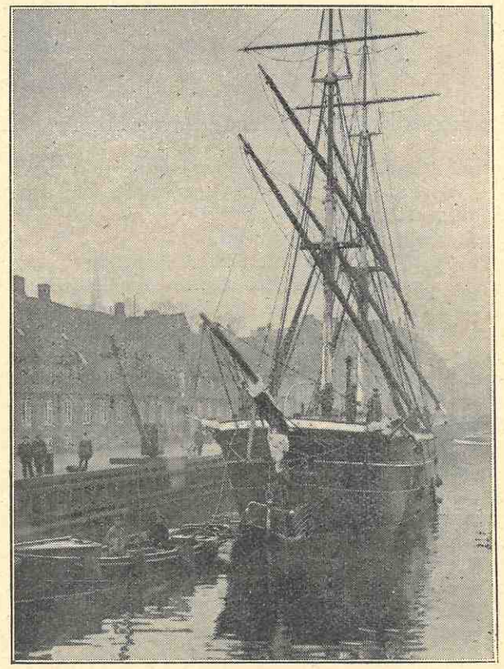
»Naah, jeg ønsker jo hellerikke at slaa den gamle Mand ihjel,« fremgispede han endelig. »Jeg vil lade Skurken faa Fred! Han har desuden faaet nok og tør jo ikke engang slaas! Lad os nu gaa ombord i Skonnerten og overlade disse to til hinandens Selskab, saa kan de more sig med at klø hinanden, hvis de føler Trang dertil!«

»Alright, saa siger vi det!« svarede Mr. Gibney og vendte om for at gaa ned til Baaden. Et Sekund efter trængte et hæst Skrig sig over hans Læber.

»Hvad er der i Vejen,« raabte Mc Guffey. Latteren, som endnu var ved at kvæle ham, døde paa hans Læber, for der var en klagende Lyd som fra et saaret Dyr i Mr. Gibneys Stemme.

»Vi er forraadte!« hviskede Kommandøren hæst. »Disse to forbandede Matroser er sejlet tilbage til Skonnerten. Og dér — se dér —! Du gode Gud!«

Mc Guffey vendte sig om, og hans Ansigt blev



## „GAMLE TJALFE" LÆGGER UD

Amatørklubbens »gamle Tjalfe« har i disse Dage paabegyndt sit aarlige Togt, der dog ikke gaar længere end til Langeliniemolen, hvor Standeren hejses den første Søndag i Maj. Samtidig lægger Amatørerne »sidste Haand« paa Klubbens Baade, for at de ikke skal staa tilbage for den fintpudsede »Tjalfe«.

# Min haardeste Rejse!

*Af Kapt. B. Cl. Jensen, Ribe.*

**En interessant og gribende Beretning om en Sejlskibsrejse fra Nagasaki til Bangkok m. Kul.**

Ved at læse VIKINGEN ser jeg blandt andet meget interessant i Billeder og Tekst ogsaa om, hvad Sejlmageren fortæller og om Rejsen, Kajt. Mathias P. Mathiasen fra Fanø beskriver.

Meget interessant kunde sikkert fortælles af mangen en gammel Sømand til Glæde for VIKINGEN's Læsere, om de skrev, men det er vel saaledes endnu, især hos de ældre, at vi Sømænd gør ej mange Ord.

Jeg er nu en af den gamle Skole, idet jeg kom ud at sejle i Foraaret 1873, og da var Sejlskibene endnu i sin Glansperiode; meget er siden forandret paa Søfartens Omraade, de stolte Sejlere er næsten helt forsvunden til min store Sorg, og synes det mig, er der slet intet dragende ved Søen mere, Opsangene er forstummet og vore Øjne kan ikke længere glædes over en Skov af Master og Rær, som man før saa i større Havne.

Naar jeg nu har tænkt at berette om en Rejse, saa maa man vel se at faa fat paa den værste og lader adskillige passere mit indre Blik. Var det en Rejse paa Nord- eller Østersøen ved Vintertid, eller var det en eller anden Gang under Cap Horn, eller »in the Roaring Forties« paa Vej til Australien? Var det maaske Vinteren 1892 og 93, da jeg førte Skib fra Fanø paa Rejse fra Bretis, Honduras, til Europa en Nat under Lænsning i en Storm over Nord-Atlanten fik en Sø over Hækken, som slog istykker alt paa Dækket, halvfyldte Kahytten og helfyldte Proviantkælderen med Vand. Ja, det var jo slemt og det blev en lang og drøj Tid for os, thi vi kom til at lide Mangel; næsten alt vort ferske Vand gik over Bord, ja, det var en slem Rejse; dog skulde man opleve en, som var værre. Ja og tilmed i Troperne. I Troperne, vil maaske mangen en sige — i Troperne har man jo godt Vejr! Ja, men der kan ogsaa forekomme andet, som jeg nu skal fortælle:

I de første Dage af Juni i Aaret 1902 laa jeg med 3mst. Skonnert »*Ranghild*« af København i Nagasaki (Japan); vi havde losset en Part Last af Teaktræ, en Del var i Forvejen losset i Shianghai, hvortil vi var kommen fra Bangkok efter en længere Rejse op mod N.Ost Monsunen. I Nagasagi indtog vi en Ladning Kul til Ø. K. i Bangkok, og en besværlig og lang Rejse var paa Forhaand givet, thi nu var S.Vest Monsunen sat ind.

Før Afrejsen købte jeg et Par tusind Pund Kartofler; mine Folk skulde have Lov at spise saa mange, de orkede, og desuden: saa længe man havde Kartofler, behøvede man ikke at frygte for Skørbug eller Beri-Beri. Til alle de Kartofler havde vi aldeles ingen Plads, uden at de kom ned i Forlasten og blev spredt ud over Kullene.

Vi kom saa afsted, og Sliddet begyndte, saasnart Slæbedamperen lod os gaa; vi maatte i en stiv Kuling krydse os ud fra Land, ja, vi blev vel indøvede i Bidevind-Sejlads og Krydsning; at tænke sig krydse den lange Vej fra Japan til Siam.

Ja, Rejsen er nu begyndt og for bedre at gøre det forstaaeligt, vil jeg benytte nogle Uddrag af Skibsjournalen, som jeg har og uden hvilke man ikke kunde følge Begivenhederne. Første Beretning lyder, at den 14. Juni 1902 »*Ranghild*« i Eastern Sea krydsende mod Formosastrædet, har Kuling og svær Sø, meget Vand over Dækket, hele Styrbords Side af Fokken blæste bort, Staalløbere til Undermærssebraser sprang, ligeledes Staalfallene til indre Klyver og Forstagsejl. Nyt Staalgods blev skaaret ind, Skibet arbejder tungt og slemt, svigtede Bardunerne, med samme haarde Kuling og Sø forløber Dag efter Dag. Den 15. maatte vi sætte et nyt Knokstag op og den 19. meddeles, at det nye Staalgods, som for 3 Dage siden blev skaaret ind, atter er sprængt, reparerede Skaden og bandt et Reb i Mærssejlet samt forbedrede Svigtningerne paa Bardunerne.

Den 21. Juni, samme Vejr og Sø, som Dagen før, med stiv Sejlads og langsom Fremgang, om Aftenen ved 9-Tiden tog Skibet en voldsom Overhaling, hvorved Bagbords Brambarduner sprængtes og Bramstangen knækkede, Røjelraa og Stang faldt ned over Salingen og hængte i Godset, slog nogle slemme Slag under Skibets voldsomme Bevæbelser og det var et vanskeligt Arbejde nok at faa det surret fast i den mørke Nat.

---

pludselig endnu hvidere end Skummet i Brændingen, som brød langs Strandkanten. Derude krydsede allerede »Maggie II« under fulde Sejl med Stævnen mod det aabne Hav. Jollen var taget ind, og der var ingen Tvivl om, at »Maggie II« med sin nuværende Fart vilde være under Horisonten før Solnedgang.

»De Sjovre! De Hunde!« hvæsede Mc Guffey. »Den Slyngel til Styrmand! Den Lumskepeter med sit vindende Smil og høflige Manèrer! Nu har han lige set sin Chance til at stjæle »Maggie II« tilligemed dens rige Ladning! Og saa ovenikøbet forlade os, landsætte os paa en øde Ø i Selskab med to Kannibaler!«

(Fortsættes i næste Nr.)



Dagen derefter samme Vejr og Sø, tog Bram- og Røjelraa samt Bramstang til Dæks, og den 23. er Vejr og Sø endnu det samme. Lagde Svigtninger paa Fokkevant, Stor Stagsejl skørnede fra Stag og gennem et Reb og Underlig; intet kan holde til denne Sejlads og vi kan ikke følge med at udbedre de Skader, som den voldsomme Slidtage forvolder.

Den 25. Juni melder, endelig en Dag noget mere moderat, skar 5 nye Taljereb i Bagbords Fokkevant (de gamle var sprængt), reparerede Undermersse-Rogge, som havde arbejdet sig løs. Samme Dag aabnede en Luge for at skaffe frisk Luft ned til vore Kartofler, men ak vé! de var alle raadne og vi maatte kaste alt over Bord; vi har jo ikke før kunnet aabne en Luge, fordi Søen hver Dag skyllede ind over Skibet. Den 28. viser, at vi den Dag sendte den reparerede Bramstang til Vejrs, Bramraaen op og Sejlet sat, vi er nu i Formosastrædet og Vejret er godt. Nogle gode Dage følger nu og vi arbejder os frem.

Men den 10. Juli begynder Genvordighederne for Alvor og fra den Tid og til Bangkok tror jeg ikke, jeg var til Køjs. Vi var nu ud for Manilla; Journalen melder meget høj og urolig Sø af S.W. Skibet arbejder haardt, ja thi vi førte Pres af Sejl, fordi vi havde Stræk paa vor Kurs, men vi har travlt, alle Mand i Arbejde, skar to ny Taljereb i Styrbords Fokkevant, derefter Svigtninger paa Vanter og Barduner i alle tre Toppe. Ekstra Surringer paa Baade og Reservespir, thi slemt Vejr er i Vente.

Saa melder Journalen den 11. Juli: tiltagende Kuling og Sø. Ja, jeg var paa Dækket hele Natten under en haard Sejlads, fordi vi kunde lægge Kurs, men Sejl efter Sejl maatte bjærges. Barometeret faldt, som jeg aldrig før eller senere saa, og det stod mig nu klart, at vi stævnede ret ind i en Tyfon; ja, men saa skulde vi vel se at undgaa den og løbe bort; ja, men nu havde vi saadan sejlet for at komme saa langt, en Beslutning maatte hurtig tages og Nødvendigheden bød, at halse rundt og lænse tilbage. Vi havde nu ikke andre Sejl til end Undermærssejl og et rebet Storstagsejl; dette fløj dog snart ud af Liget, men Undermæssejlet holdt. Saa lænsede vi da, mens Himmel og Hav var som i en Røg og der kom Vindkast, saa man maatte holde godt fast for ej at blæse bort. Regnen styrtede ned i Strømme. I nogle Timer fortsatte vi vor vilde Færd, saa begyndte Barometeret at stige og Vejret bedredes, dog ikke Søen, som var i voldsom Oprør. Ja, nu havde vi saa lænset længe nok og skulde dreje bi, men i nogle Miles Afstand om Bagbord laa vidtstrakte farlige Banker og Grunde og om Styrbord laa nogle Koralrev, hvis Beliggenhed ikke var helt sikker. Der var altsaa Fare, hvilken Bov vi end vilde ligge paa. Kommer dertil, at vor egen Plads var usikker, eftersom man ikke i flere Dage havde set Solen. Først da jeg følte mig vis paa at være i Læ af de farlige Steder, drejedes bi, og derefter begyndte vi atter møjsommeligt at arbejde os de mange Mil frem igen.

Herefter bliver det ikke alene Elementerne vi faar at kæmpe med, men ogsaa Sygdom, ja vi mangler vor Kartofler.

Den 13. Juli klagede Styrmanden sig syg med Smerter i Ryggen og han holder sig til Køjs.

Den 15. havde vi en moderat Dag og rolig Sø. Dækket fri for Vand, kalfatrede mange Steder paa Dækket, som var sprungen aaben under Skibets haarde Bevægelser.

Derefter kommer otte Dage med slem Sø og stormende Kuling; det lyner og tordner Dag og Nat og Regn styrter ned i Strømme, Søen er som en boblende Gryde, Skibet arbejder voldsomt, Svigtninger paa Vanter og Barduner maatte forbedres, prøver med Pres af Sejl at støtte Skibet, men gjorde kun ondt værre, Vandet vælter over Skibet, overBov, over Hæk, over alt, man er nær ved at fortvivle, thi vi kan ikke følge med til at udbedre Skaderne, som den voldsomme Slidtage afstedkommer.

Ret nu sprang store Stængevant.

Den 20. Juli har Styrmanden Smærter i Benene, som er meget ophovnet og fulde af store Vandblærer om Anklerne. De følgende 9 Dage er alle ligedan med Storm, Regn, Lyn og Torden Dag og Nat. Nogle Skader sker hver Dag, vi har atter mistet et Par Sejl, den 29. Juli føler Styrmanden sig bedre og har atter overtaget sin Vagt. Drøjt har det været for mig under det ihærdige, daarlige Vejr, ofte maatte jeg nøjes med en kort Hvile paa Kahyttens Gulv, liggende fuldt paaklædt og i Olietøj i Køjen kan jeg ikke komme, dels fordi jeg ikke tør klæde mig af og dels fordi, at man altid er vaad, for selv om man bruger Olietøj, saa kan det dog ikke holde al den Væde af Regn og salt Vand ude; man maa gaa med sit vaade Tøj, thi hvorledes skulde man faa noget tørt, Solen ser vi ikke sommetider med Dages Mellemrum, det er saare uhyggeligt, ikke mindst for Navigation.

Den 30. Juli melder godt Vejr og at vi for første Gang i lange Tider har faaet en Observation af Solen; enhver som kan, reparerer nu paa de

sønderrevne Sejl, som man ikke før har kunnet faa paa Dækket for Regn og Søvand.

Det gode Vejr varede kun kort, thi allerede 1. August er det som før, med Regn, Lyn og Torden, Bramsejlet er atter i Stykker. Den 5. August er Styrmanden atter daarlig, klager over Træthed og Smerter i Brystet og han tager derfor ingen Vagt, men holder sig i Ro, han har ingen Feber og ved forøvrigt ikke selv, hvad han fejler, Maven er i Orden og Appetitten god.

Den 9. føler han sig atter bedre angaaende Brystsmerterne, og Hævningen i Benene er helt forsvunden, kun er han træt og har Besvær med at gaa, derefter følger nogle Dage uden videre Forandring.

Den 15. er det bleven værre med Styrmanden; han ser lidende ud, Feber er der ikke — 37,3° —, Smerterne i Benene er forsvunden, men nu er det atter Brystet, han har Opkastning og kan intet holde nede og hans Tilstand synes betænkelig, og han har megen Smerte; nogle Opiumsdraaber har ikke lindret, og han sagde selv: intet nytter mere, thi det er Døden, som kommer. En Mand blev sat til hans Leje og passede ham, thi Smerterne overvældede ham. Samme Dags Eftermiddag Kl. 3 døde han. Han var ved Bevidstheden til det sidste. Dødsaarsag: Beri-Beri.

Før jeg gaar videre i min Beretning, vil jeg dvæle lidt ved den Sygdom, Beri-Beri. I min Ungdom kendte man ikke Sygdommen, ialt Fald er det først i 90'erne, den begyndte at forekomme og blive slem i Skibene, som kom ude fra Østen, de hollandske ostindiske Øer i Særdeleshed. Fanøskibene, som den Gang var meget i Fart derude, kom det nogle Aar til at gaa slemt ud over, den Beri-Beri fældede mangen en god Mand, og var en større Ulykke end baade Malaria og Gul Feber. Lægerne kendte ikke Sygdommen eller Aarsagen til dens Fremkomst, derfor stod vi ude paa Søen aldeles hjælpeløse. I vor Lægebog stod intet, af den simple Grund, at Sygdommen før var ukendt, derfor forefandtes jo ikke heller Medicin i Medicinkisten mod Sygdommen, og vidste man ikke Foreteelserne ved Sygdommen, maatte Manden dø uden at man kendte Dødsaarsagen. Nu ved man bedre Besked, nu er der Medicin og vi kender Sygdommens Aarsag. Ja, vi maatte jo blive syge, efter at alle vore Kartofler gik tabt, og vi gik i Gang med at spise Ris i Stedet for Kartofler; vi spiste os til Beri-Beri i de blanke japanske Ris, maaske kunde der ogsaa være noget i alt den Væde, vi alle var udsat for.

Jeg fortsætter min Beretning.

Den 16. August Eftermiddag Kl. 2,30 — tog Liget af Styrmand Vroldsen paa Dækket og syede det ind i Sejldug og et Par Stykker Balastjærn ved Fodenden, for at Liget skulde synke. Saa fik vi en Agterluge frem, lagde Liget derpaa og bragte det til Faldrebet, hvorefter jeg, for det forsamlede Mandskab, læste en Salme og bad Herrens Bøn, hvorefter vi lod Liget sagte glide i Vandet, hvor det straks sank. Det var min Agt at tale noget, men kunde ikke, jeg havde som en Klump i Halsen. En Sømands simple Begravelse.

Maa Gud være hans Enke og Børn i Norge en Hjælp og Trøst!

Men der var ikke Tid til dybe Betragtninger; vi var endnu i Kina Søen, og der forestod os maaske endnu meget ondt. Først havde vi Sejladsen at passe og saa vor egen Velfærd, og det saa slet ikke lysteligt ud. Vi var ved at køre træt. Nu var jeg eneste Navigatør og behøvede al Agtpaagivenhed i det vanskelige Farvand, og saa var der Tegn til Beri-Beri ogsaa i mine Ben, som var begyndt at svulme op. Jeg ser Tiden med Ængstelse i Møde. Yderst langsomt arbejder vi os frem.

Den 23. August klagede den japanske Sømand Cisa over Smerter i Benene, som dog ikke er hævet, og han har ingen Feber. Han fik en Dosis engelsk Salt og en Vagt til Køjs, hvorefter jeg beordrede ham paa Dækket. Han efterkom min Opfordring med nogen Protest og megen Forundring, men jeg kan ikke tillade, at nogen lægger sig for de mindste Ubetydeligheder. Hver Mands Arme er nødvendige for at passe Sejladsen.

Og som Dagene gaar, forværres Stillingen. Jeg deler ud til mig selv og mine Folk amerikansk Olie og engelsk Salt, men desværre har vi snart ikke mere. Hvad skal det dog blive til? Letmatros W. Wichardt, som foruden mig er den eneste Danske om Bord, agerer nu 2. Styrmand og den norske Tømmermand 1. Styrmand. Ja, man maa hjælpe sig, som man kan. W. Wichardt har nu ogsaa daarlige Ben.

Den 28. August melder meget ustadigt Vejr og slemme Byger, som kommer i hurtig Følge; og hvor det slider paa os med al den Manøvre med at bjærge og sætte Sejl, men der nytter ingen kære Mor.. Sejladsen maa nøje passes, om vi skal frem. Letmatros J. Jakobsen har nu ogsaa daarlige Ben og Smerter i Brystet samt slemme Opkastninger. Han fik engelsk Salt. Olien er sluppen op. Min egen Tilstand forværres fra Dag til Dag. Hvad skal det blive til? Smaat gaar det frem, men vi har lang Vej hjem, og nu er den



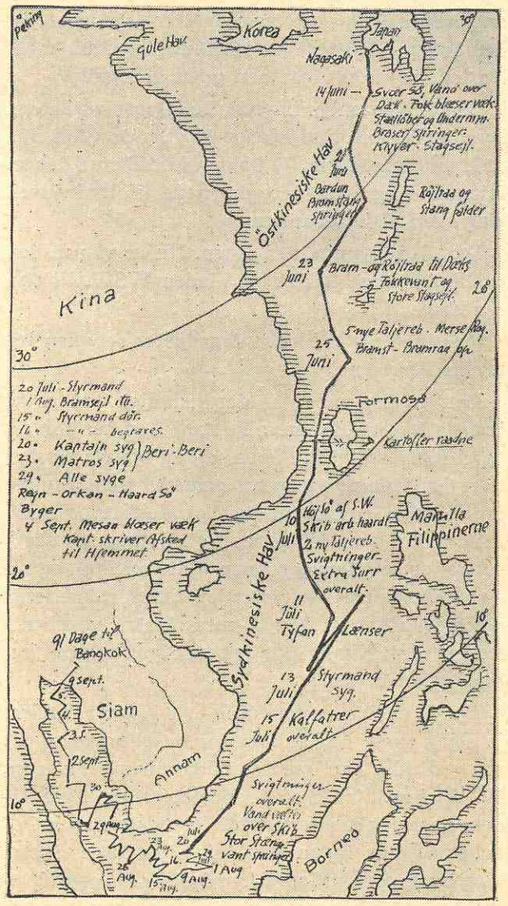
halve Del af Folkene syge; dog fremad gaar det. Vi er nu ovre under Kysten af Anam og lusker os frem ved lidt omløbende og lette Vinde ud fra Land.

Den 29. August viser, at vi nu har faaet Klyverbommen ind i Siam Golf. Øen Po Obi er pejlet i NO. i en Afstand af 12 km. Nu kommer der hyppige og haarde Byger ned fra Golfen. Vinden, som før — ja som nu i snart 3 Maaneder — blæste fra SV., er NV. ret imod os. Vi har ophørt med alt Skibsarbejde, kun det yderst nødvendige for at passe Sejladsen, som vi iøvrigt har fuldtop at gøre med i den Forfatning, vi befinder os i. Nu er vor Medicinkasse tom for Olie og for Salt. Hvad skal vi dog nu stille op?

Man maatte søge. Maaske kunde man finde noget hengemt; og vi foretog en Undersøgelse i Skuffer og Skabe. I en Skuffe under Sofaen fandt jeg en Krukke hengemt fra før min Tid, og den indeholdt engelsk Salt, maaske en 4 Pund, i alt Fald nok i lange Tider til mig og mine stakkels syge Folk. Denne Krukke var mig et helt Sejrstrofæ, og om Krukken havde været fyldt med Guld, kunde det ikke have glædet mig saa meget som dette ellers foragtede Salt.

Hele Mandskabet er nu angreben af Beri-Beri — ikke een rask ombord. Vor Stilling er kritisk.

Den 30. August melder Journalen ligesom Dagen i Gaar voldsomme Byger, stærk Lyn og Torden, megen Regn mellem Bygerne, som er meget voldsomme, men heldigvis af kort Varighed. Da det i Reglen er stille, før Bygerne kommer, maa vi passe at bjærge Sejl, for derefter, saasnart Bygerne er forbi, atter at sætte dem og bjærge til næste Byge. Haardt har vi maattet sejle. Vi vil saa nødig fire Mærssejlet, fordi det næsten ikke er os muligt at faa det op igen; de lettere Sejl maa hænge under Bygerne. Vi kan ikke faa dem gjort fast. Folkene kan snart ikke mere; de kommer alle haltende og slæbende sig frem. — Poli Obi har vi efter 4 Dages Møje endnu i samme Retning og Afstand; det slider paa Humør og Kræfter. Humør, sagde jeg — nej, her er saavist ingen, som har Humør. Ved at drive omkring i Stille havde Strøm og den toppede Sø, som Bygerne rejser, sat Skibet i en ubehagelig Nærhed af en lille, nøgen Koralø. Vi laa ved Mørkets Frembrud med Dødstille uden Styrmagt med Stævn mod den grimme Ø i ca. een kvm. Afstand. Ved 9-Tiden overfaldt en haard Byge os, og saaledes at vi stadig maatte stævne mod Øen. Da raabte jeg i min Angst og Nød: Hjælp os nu, vor Gud! Mens Bygen stod paa, stod jeg med Stor-




skødet i mine Hænder klar til at lade gaa, om det blev nødvendigt. Skibet krængede over mod Læ Lønning i Vand og masede frem som gennem et Hav af Ild; det varede maaske kun 10 Minutter, og Bygen var forbi. Saa satte jeg Skødet fast og sank sammen i nogle Minutter, overvældet af Træthed og Spænding uden at kunne fremføre et Ord. Hvad, om vi ret under Bygen med den rasende Fart var løbet paa Øen. Det vilde have været Tilintetgørelse for Skib og Folk.

Vi maa bort fra dette Sted for enhver Pris. Vi maa se at komme over paa den vestlige Side af Golfen, thi her er det ikke muligt at komme frem — ja, men vi har en lang Vej at sejle, og for at komme over under den vestlige Side skal vi først langt mod Syd. Det vil tage flere Dage, og Tiden er kostbar for os. Kan vi holde til det? Dog Forsøget maa gøres, og vi staar ud af Golfen.

Den 1. September siger, at Vejret var godt, til stor Lettelse og Oplivelse for os alle. Hos ingen af Folkene synes der at være nogen Forringelse

angaaende Helbredet, men selv er jeg maadelig, har Smerter i Brystet, Opkastning og Aandenød. Nu kan jeg ikke ligge ned uden at kvæles.

Den 2. September har vi atter Byger med Regn Lyn og Torden. Gud hjælpe os! Giv os Vind, saa vi kan komme frem. Vi holder det ikke ud længe. Mine Ben og Laar er ophovnede til Underlivet. Har stærk Hjertebanken.

Den 3. begyndte med Regn. Nu er vi paa den vestlige Side af Golfen og Vinden WSW. Vi styrer Kurs.

Folkene er ikke bleven daarligere; selv kan jeg næsten ikke gaa.

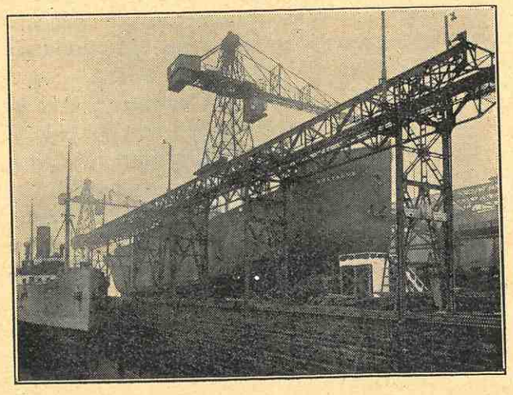
Den 4. September er der ustadige Vinde og haarde Byger. Mesanen blæste i Stykker for os, og vi har maattet fire Mærssejl og bjærge næsten hver en Stump; vi er nu naaet et godt Stykke op i Gulfen, og en god Dag kunde føre os frem, men endnu gaar det besværligt. Folkene er skrøbelige, og selv kan jeg knap flytte en Fod, og nu — skønt saa nær — tvivler jeg, om at rokke frem og har skrevet Afsked til min Hustru og til mit Rederi samt Kurser at styre og Signaler at hejse, om jeg falder fra.

Den 5. er det næsten stille hele Døgnet. Endnu kan jeg passe Navigationen, men ellers gaar det saa godt, det kan, med os allesammen. Den syge W. Wichardt trækker Kronometeret og tager Tiden, naar jeg maaler Solen. De sidste Dages Optegnelser har ingen Betydning og lades derfor ude. Vi naaede alligevel omsider frem og ankreden 9. September ved Øen Koh si Chang, hvor vi maatte losse noget for at flyde over Barren til Bangkok.

91 Dages Rejse, og i den Tid saa vi ikke et Skib.

Ved min Ankomst til Bangkok skulde jeg op ad Trapperne til Ø. K.s Kontor; to Mand maatte hjælpe mig, halvt løfte mig op. Forøvrigt blev jeg modtaget med megen Elskværdighed og Sympati, og man satte sig straks i Bevægelse for at skaffe os Lægehjælp, og man lod indkøbe store Kurve af Frugt og Grøntsager, for at vi alle skulde spise saa meget, vi ønskede og kunde, — og med hvilket Begær gik man ikke i Gang med de dejlige livgivende Sager. Ved Synet af de første grønne Kaal fik jeg en Følelse om at æde som et Dyr af de raa Kaal. Ved Hjælp af den gode Kost og Medicin bedredes vi alle, dog for mit Vedkommende blev det nærmest en Katastrofe, for mit Helbred tillod mig ikke at gaa ud med Skibet igen og føre det den lange Vej til Europa. Jeg sendtes syg hjem tilligemed Letmatros Jakobsen, som ogsaa var stærkt angreben. Jeg sagde, at for mig blev det nærmest en Katastrofe. Ja, jeg blev ikke siden Skibsfører, kunde i nogle Aar ikke tage ud at sejle, men maatte tage til Takke med forskelligt Arbejde i Land. Man havde faaet Skavanker op til denne Dag. Dog kom jeg senere ud at sejle og foer i Krigens Aar som Styrmand.

Til Slut nogle Bemærkninger til W. Wichardt. Han blev om Bord og kom vel hjem. Tømmermanden blev ogsaa om Bord, men døde paa Rejsen, blev det mig senere fortalt. Ejendommeligt ved den Beri-Beri, at det var altid de Ældre, det gik værst ud over. Ofte har jeg siden sendt W. Wichardt en venlig Tanke, thi jeg holdt af ham; han var en flink og tro ung Mand, som jeg forlod mig paa, og han var mig en god Hjælp i Tiderne, da det kneb for os, trods hans helt unge Aar. W. Wichardt er, saa vidt jeg ved, og har i mange Aar været Fører af Damper fra København, og træffer det sig, at Wichardt læser dette, da modtag min Hilsen og Tak for godt Samvær om Bord i »Ragnhild«.



### *Stabelafløbning hos Burmeister & Wain.*

Hosstaaende Billede viser Nybygning Nr. 353, M/S »Bretagne«, bygget til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, her.

M/S »Bretagne« er et Fragtskib, bygget til British Lloyd Klasse 100 A.1.x., og har følgende Hoveddimensioner: 325' 0" × 49' 10" × 23' 6", og laster ca. 5500 Tons Dødvægt.

Skibet vil blive forsynet med 1 Stk. Hoveddieselmotor af vor nyeste Type, udviklende ca. 1600 I.H.K. Dæksmaskineriet vil blive elektrisk drevet.

Repræsentanter for Rederiet saavelsom for Værftet overværede Stabelafløbningen, som var særdeles vellykket.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

G. W. FRYDENLUND & SØN
Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133
G. W. HARNISCH Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME - 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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 5241 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

H. HALMØE
CORT ADELERSGADE 8
H. HALMØE KJØBENHAVN.
Sejldugslager.
Sejl, Flag og Presenninger,
Telefon Byen 4326.

TOUGVÆRK
Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad
JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S
GRUNDLAGT 1794 KØBENHAVN S.

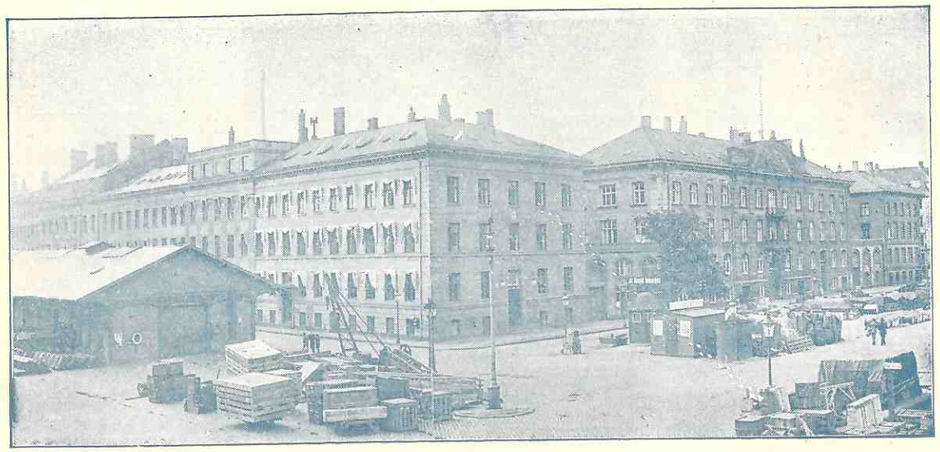
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

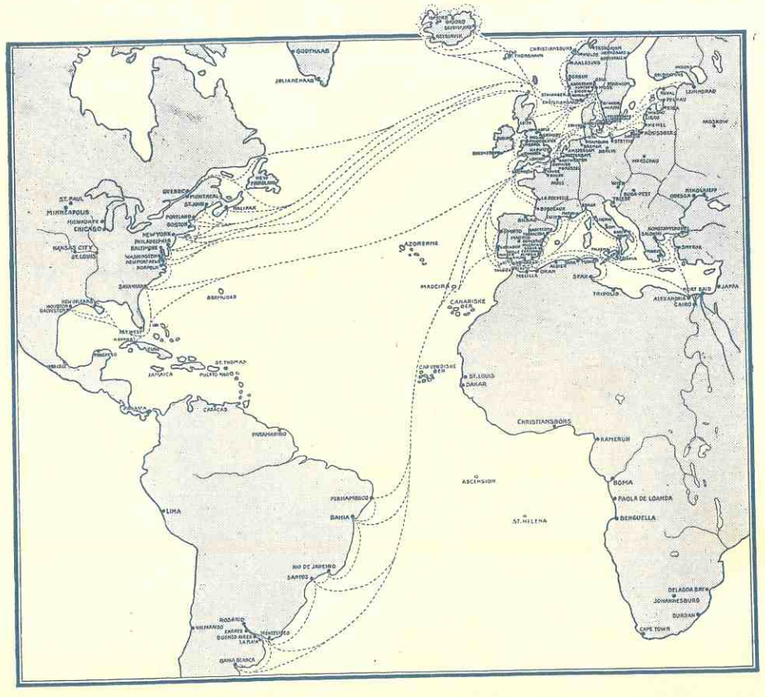
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen.*



# VIKINGEN

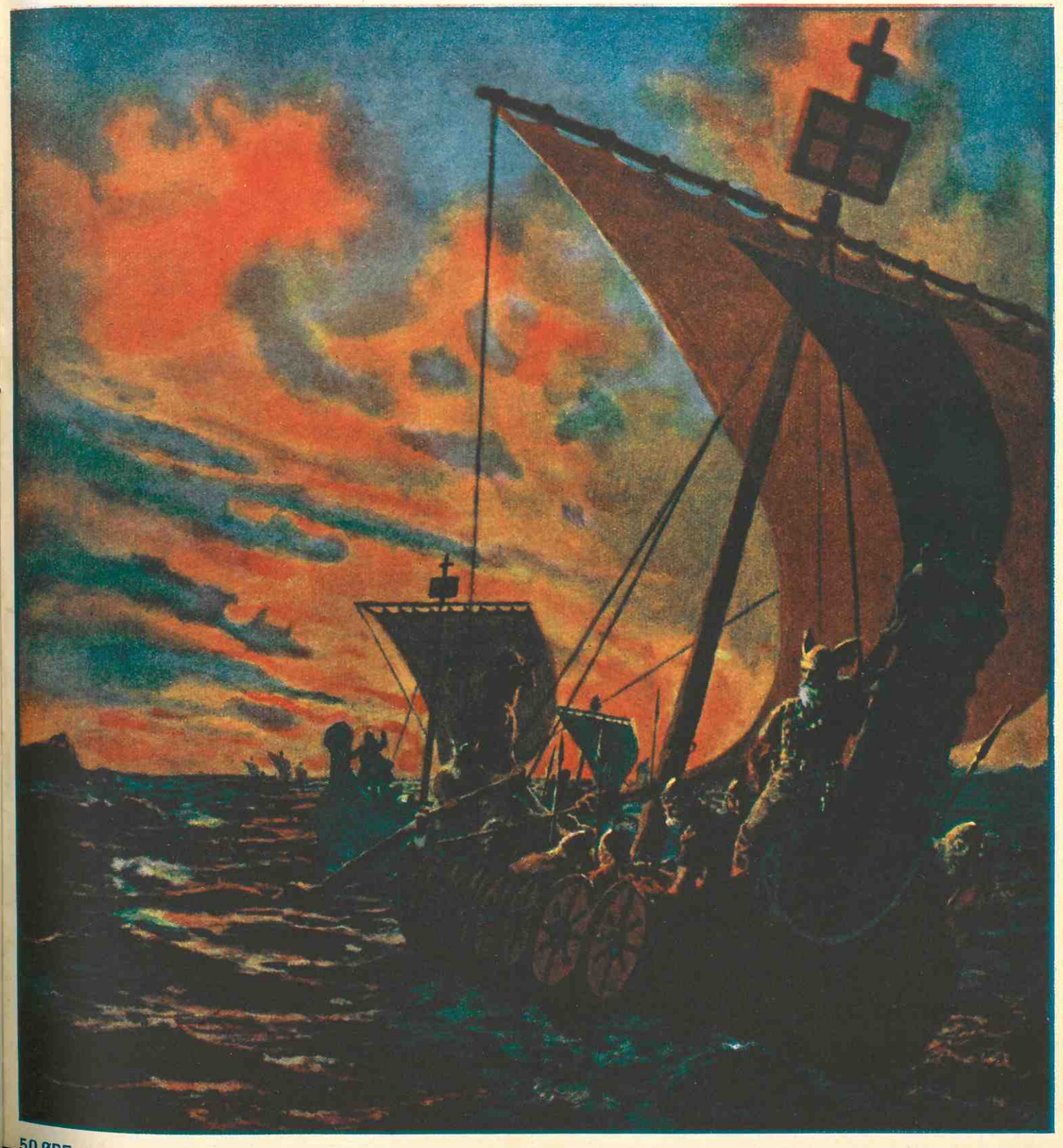
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marmeforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

"THE VIKING"

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

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


50 ØRE

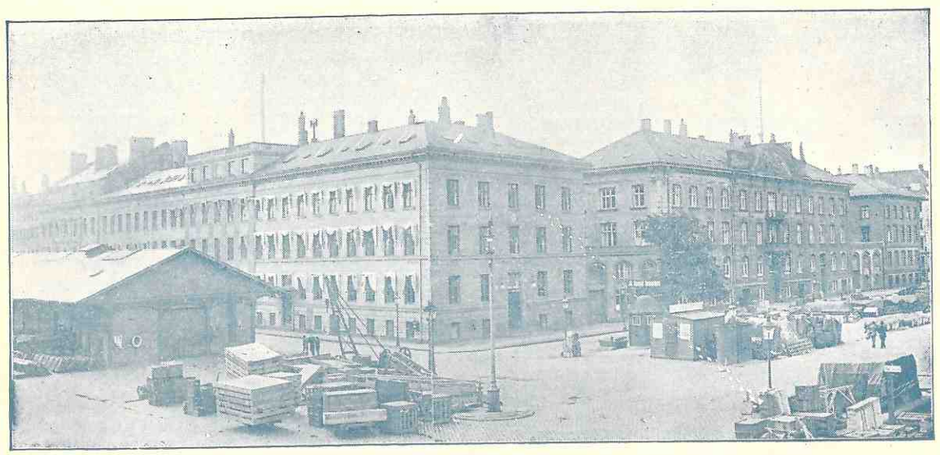
50 ØRE

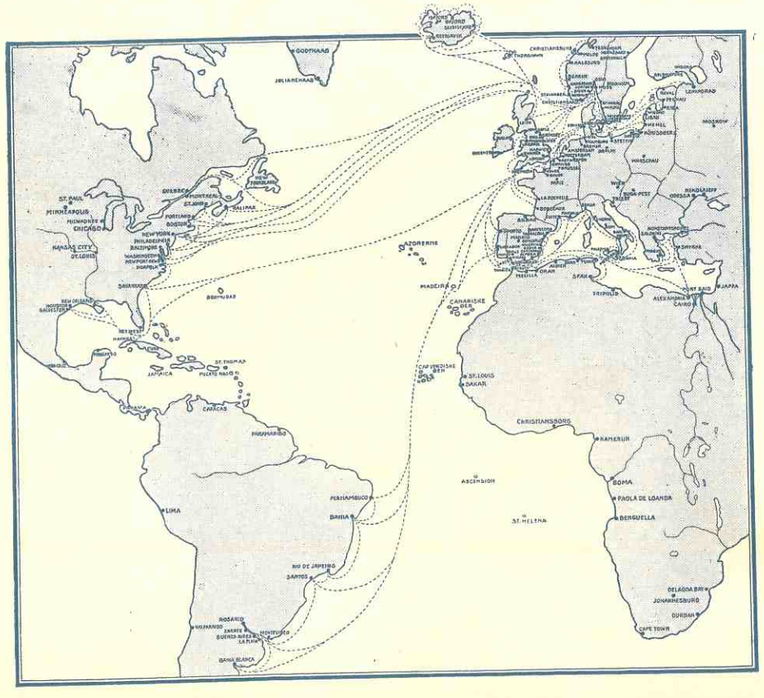
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Børentzen.*



# VIKINGEN

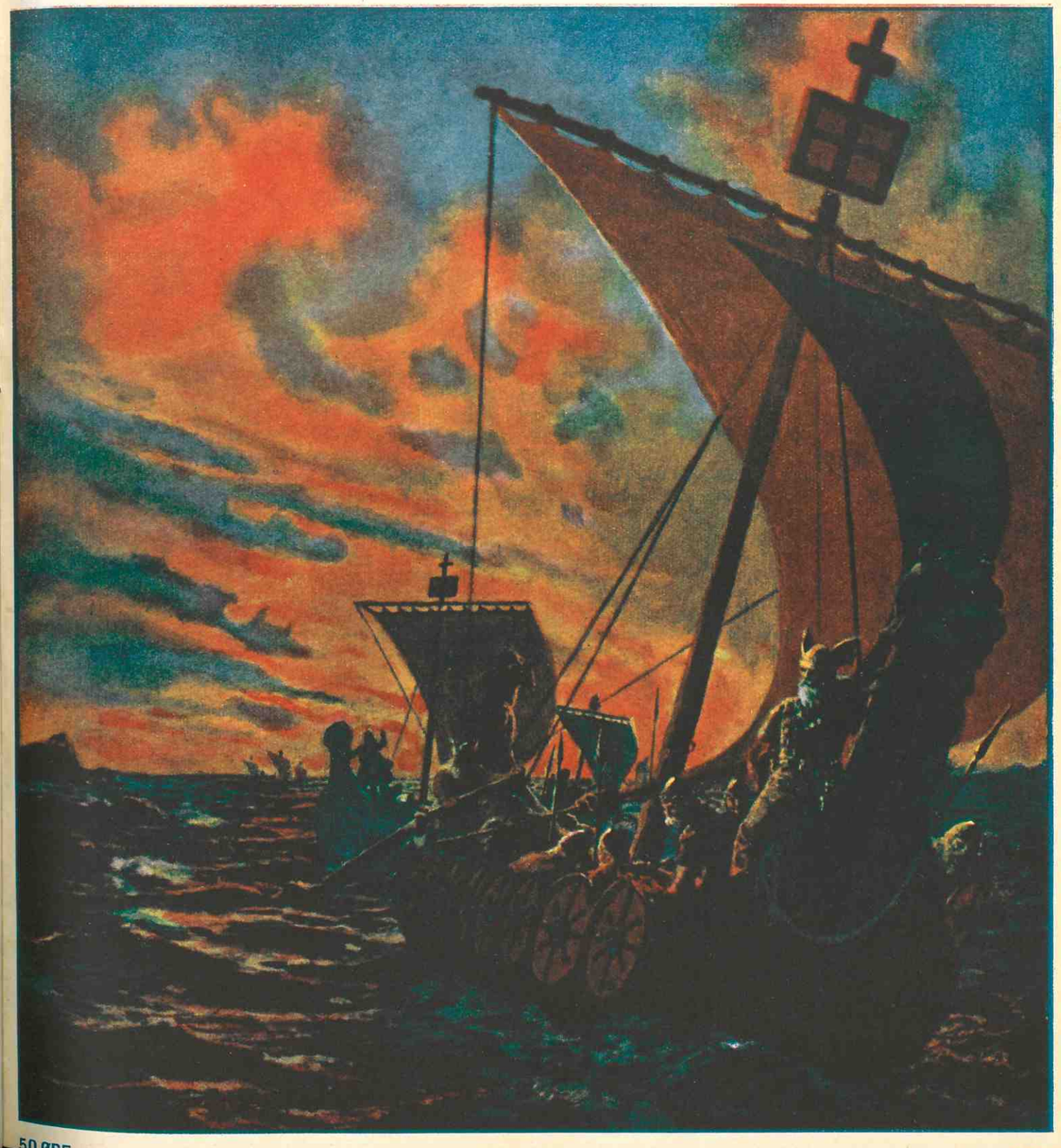
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marmeforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

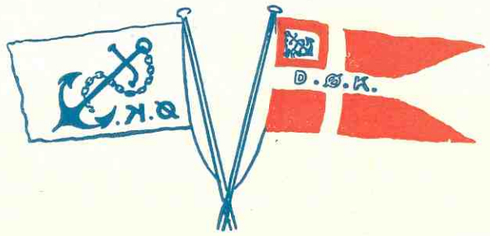
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. - - - -

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


50 ØRE

50 ØRE




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

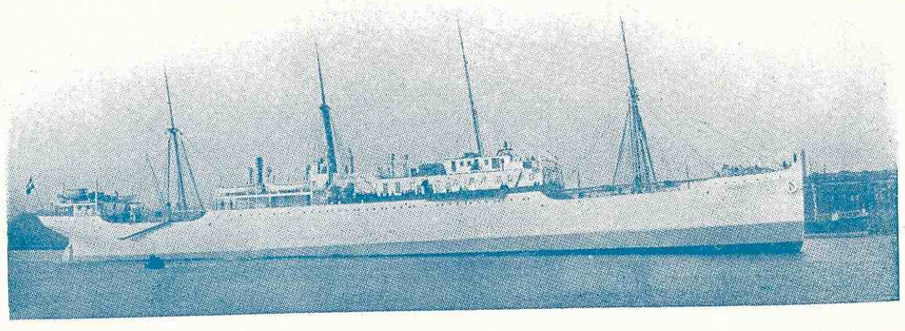
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



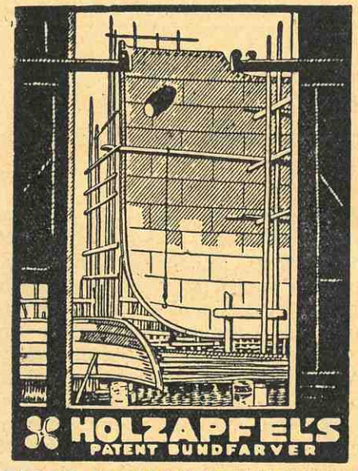
DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.** **Nyhavn 45-47, København**
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"
**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S PATENT BUNDFARVER
TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

**VIKINGEN's ANNONCØRER ER FØRENDE FIRMAER I SØHANDELEN**

**OMTAL VIKINGEN VED DERES INDKØB**

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL. KONGEVEJ 3 TELEF. 12,017
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*
*etc.*
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 8. Juni.

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
**Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2 **AALBORG** Telegr.-Adresse: „UTZON"

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

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".

D. F. SCHNACKS VINHANDEL
NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER
Landets ældste Biscuitfabrik

DE PRIVATE ASSURANDEURER
Stiftet 1786
Tlf. Central 6 og 4106 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

## INDHOLD

Forside i Flerfarvetryk: *Vikinger vender hjem efter Togt.*

*Nyt fra Søen.*

*Indvielse af Monumentet over de Søfarende, som omkom under Verdenskrigen.*

*Fotografier fra Orlogsværftets Idrætsopvisning.*

*Et stort Havfiskeri,* af Generalkonsul *Yde,* Hamborg.

*Per Olsens sidste Ord.* Skitse af *Breving.*

*Sømand Sten,* af K. M. L.

*Fiskerbryllup,* skildret af en Kollega.

*Hvorledes en Undervandsbaad hæves.*

*Maskinteknik fra M/S Sud Atlantico.*

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
*Generalagenter for Sydskandinavien:*
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

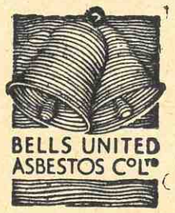
*Mindetavlen i Holmens Kirke.*

I Holmens Kirke er, som omtalt, opsat en Tavle til Minde om de danske Søfolk, der omkom som Følge af Verdenskrigen. Marineministeriet, som i flere Aarhundreder har været Overtilsyn for Holmens Kirke, besluttede i Efteraaret 1926 at skænke Kirken en saadan Tavle, som naturligt vilde komme til sin Ret her i den gamle Kirke, der fra Christian IV's Dage har været Hjem for Søfarten og Søens sande Menighed.

Det blev af Ministeriet overdraget Arkitekt *Jørgen Christian Fenger Olrik som Søværnets Bygningsinspektør,* at sørge for Tavlens Udførelse og Anbringelse, i hvilket Arbejde han assisteredes af Arkitekt *Viggo Sten Møller.* Efter Samraad med Holmens Provst, Kgl. Konfess., Dr. *Fenger* og Kirkens Arkitekt *Gotfred Tvede,* samt Menighedsraadet, blev det bestemt, at Tavlen skulde opsættes paa den nordre Væg i Koret. Kontorchef i Marineministeriet, Digteren *Axel Juel,* forfattede Indskriften, der imidlertid blev ret lang, fordi den indeholdt en summarisk Fortegnelse over de forulykkede, og som Følge heraf bestemte Bygningsvæsenet sig til at udføre Tavlen som en ren Indskriftstavle, hvis eneste dekorative Udsmykning skulde være 2 Relieffer, forstillende Holmens Kirkes Segl og Marineministeriets Segl omkranset af en Laurbærkrans. Virkningen af de svulmende, pompøse Former i Altertavlen og Epitafier i Koret kunde der ikke være Tale om at tage Konkurrencen op med, dels er det en Kunstform, der ikke tilhører vor Tids, dels Virkninger, som næppe harmonerer med Opgaven selv. Man har da tilstræbt at fremkalde en Virkning alene ved Bogstavernes dekorative Anbringelse paa Tavlen, ved Samspillet mellem en lys Tavle og en mørk Indramning, mellem de spinkle, gyldne Bogstaver og Rammens spændte Karnisform, kort sagt ved det modsatte af det svulmende og pompøse — det spændte og spinkle.

Tavlen var færdig opsat i Begyndelsen af Februar 1928. Bogstaver og Kranse er blanksleben Bronce, støbt hos Kgl. Hofbronzestøber *L. Rasmussen.* Relieffernе, der er modelleret af afdøde Billedhugger *Poul B. Olrik,* er indhugget i Tavlen, som er af »demi statuare Marmor«. Rammen er samlet i Stykker af Schupback-Marmor. Stenhuggerarbejdet er udført af E. Nielsens mekaniske Stenhuggeri og selve Opsætningen af Murerfirmaet Vilh. Zeltner. Tavlens fulde Højde inkl. Rammen er 1310 mm, dens Bredde 1813 mm. Dens Underkant er godt 21 mm over Korets Gulv.

Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13
C. K. HANSEN KØBENHAVN K.
Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.
*Dampskibs-Ekspedition. Klarering: Havari-Agentur Befragtning. Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe,*
Bunkerkul-Afdeling. KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT *Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot.
Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.



M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

H. DAUGAARD, KOLDING
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.
AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

ODENSE TRÆSKIBSVÆRFT
ved ANDERS JENSEN
NYBYGNING OG REPARATIONER UDFØRES
OPHALERBEDDING FOR SKIBE INDTIL 500 T. Egenv.

CARL HANSEN
SØ- & HERREEKVIPERING
NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168
Stort Udvalg i
Oliefrakker og Gummistøvler.

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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

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.

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

Den bedste Anbefaling for
HEMPEL'S
PATENT-FARVER
er de mange Efterligninger
Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.
Kun hvis Navnet HEMPEL findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte
J. C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver
København K

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

**København K.**
Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 49 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

**A/s Svendborg Skibsværft af 1926**

Nybygning og Reparationer. Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

PRAHL & SØLVER

Kataloger & Speciel-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Statsautoriserede Kompasrettere.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver — Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKES-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

**G. W. FRYDENLUND & SØN**

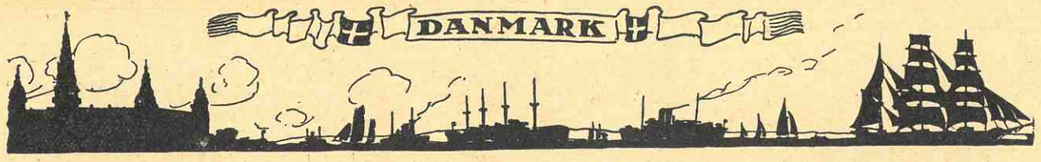
G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER

KØBENHAVN

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.




**VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ**

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

# Monumentet over Søens Helte.

Ti Aar efter Verdenskrigens Afslutning rejstes Monumentet over de danske Søfolk, som satte Livet til under Udøvelsen af deres Pligt paa Havet.

Ti Aar er som en Evighed — og dog er Minderne fra de Dage lyslevende i vor Sjæl, saasnart vi vender Blikket tilbage.

For det øvrige Danmark vil Monumentet kun være et historisk Minde, men for Tusinder af Danske, for Søfarende og deres Paarørende og alt, hvad der lever og aander ved Søens Liv, vil Monumentet være det Sted, hvor Tankerne søger hen for at finde den sidste Hilsen om ham, som blev derude — hans Navn!

Det skulde have været det danske Folk, der som Helhed havde rejst dette Mindesmærke, men det blev de danske Rederes Lod i offervillig Pligtfølelse af, hvad vi skyldte dem derude, at føre Tanken frem til Virkelighed.

Den politiske Strid, som i Tiden kort efter Fredsslutningen fik det danske Folk til at glemme de Søfarendes Indsats, satte altfor dybe Spor, Spor som dog nu forhaabentlig er visket bort.

Men Monumentet er rejst. Tanken med det inderst inde er at samle, samle os til dyb Ærbødighed og Tak om de Navne, som staar indristet i Soklens Sten. Hellig og ukrænkelig vil Mindets Engel værne om dette Sted, hvor hvert Navn er Navnet paa en Søens Helt.

Sol kysser hver en Bølge,
som hvælver tyst din Grav,
og ømt vil Tanken følge
dig, Helt, der Livet gav!
Højt, over Himlen sejler
en gylden Stjernehær,
som sig i Havet spejler,
og evigt staar dig nær!

Sov sødt bag Bølgens Pude
du Danmarks gode Søn!
Vi bringer dig derude
vor dybe Tak i Bøn!
For hvert af Eders Navne
bar Danmarks Hæder frem,
til fjerne Landes Havne —
Gud signe Eders Hjem!

CHRISTIAN BOGØ.
Maj 1928.

*Tilsyn med Skibes Laste- og Lossemidler.*

Søfartsministeriet har for nylig udstedt en Bekendtgørelse om Sikkerhedsforanstaltninger ved Benyttelsen af Laste- og Lossegrejer i Skibe. Bekendtgørelsen, der traadte i Kraft den 1. April iaar, indledes med den almindelige Sikkerhedsbestemmelse, at den, der leder Arbejdet med Lastning og Losning i Skib, hvorved Fare for Liv og Lemmer kan antages at være forbundet, er forpligtet til at paase, at der træffes fornødne Forsigtighedsregler til Værn mod Ulykker.

Der foreskrives derefter en Række almindelige Sikkerhedsforanstaltninger vedrørende Landgangsbroer, Løbeplanker, Lugedæksler, Lejder til Lastrummene, Indhegning af Lugerne, Belysning m. m.

Med Hensyn til Laste- og Lossemidlernes Styrke bestemmes, at Skibskraner, Master, Bomme, Kæder, Tovværk, Beslag, Blokke og øvrigt Tilbehør til Laste- og Lassemidlerne skal have en saadan Styrke, at Sikkerhedskoefficienten ved størst tilladte Løftevægt under en roligt og jævnt anbragt Belastning er mindst 4,5. Bomme og Spil samt Stropper af Kæde eller Staaltov skal være mærket med den størst tilladte Løftevægt.

Hvert 4. Aar skal Skibets hele Laste- og Losseaarangement grundigt besigtiges og desuden underkastes en Løfteprøve. Prøvevægten skal ved nye Anlæg være 25 pCt. og ved efterfølgende Prøver 50 pCt. større end den størst tilladte Løftevægt. Endvidere skal Skibsføreren jævnlig lade foretage en Undersøgelse af Skibets Laste- og Lossemidler. Disse Undersøgelser skal foretages enten af en af Skibets Befalingsmænd eller af en anden paalidelig og sagkyndig Person, og Resultaterne af Besigtigelserne og Prøverne skal indføres i Skibets Tilsynsbog. Skibstilsynet skal ved de almindelige Synsforretninger ved Eftersyn af Tilsynsbogen forvisse sig om, at de foreskrevne Undersøgelser og Løfteprøver har været afholdt.

*Et Angreb paa Vestkyst-Havnene. — Finansudvalget agter at tage Forholdene i Øjesyn.*

I sidste Nummer af »Polyteknisk Tidsskrift« har den nye Chef for Fyrvæsenet, Orlogskaptajn Paul Sinding, rettet en kraftig Kritik mod de to store Vestkysthavne-Anlæg, der endnu er under Udførelse.

Han siger bl. a.:

»Besejlingsforholdene ved den næsten færdige Hirtshalshavn og den projekterede Helskoghavn er saa slette, at det i lange Tider vil være meget risikabelt for Fiskekuttere og umuligt for større og mindre Skibe at besejle disse Havne.

Det maa ikke kunne siges, at der fra søkyndig Side ikke er raabt et Varsko, inden Pengekassen lukkes helt op for Helskoghavnen. Offentligheden skal vide Besked, inden Milionerne atter begynder at rulle i Nordsøen. Der er Brug nok for de mandre Steder.«

Ingeniør Fibiger, der leder de paagældende Havneanlæg, henviser til, at Planerne i sin Tid er undersøgt af en sagkyndig Kommission, og at denne har afgivet en Betænkning, i Henhold til hvilken man er gaaet i Gang med Arbejdet.

Iøvrigt agter Finansudvalget en Gang i Sommerens Løb at tage til Vestjylland for at tage Forholdene i Øjesyn.

*Omkring Grønland. — Nordmændene vil have Inspektinosskib. — Et Depotskib paa 10,000 Tons.*

Skønt Fiskeriet i Nordatlanten for Øjeblikket kun delvis finder Sted under Island, nærmer det Tidspunkt sig snart, da det rykker op under Grønland.

Dette har givet Anledning til, at Norges Grønlandslag beskæftiger sig med de Forhandlinger, som er ført mellem Danmark og Norge om en udvidet, men hidtil nægtet Adgang til Vest-Grønland for norske Fiskere og Fangstmænd. Laget hævder, at nu maa Nordmændene have Besked, og at en offentlig Meddelelse om Forhandlingerne vil have sin store Betydning. Samtidig henstiller man til Regeringen, at der udsendes et norsk Inspektionsskib til de vestgrønlandske Farvande, hvor det menes at kunne være til stor Nytte.

N. H. & S. T. meddeler i øvrigt, at Helder Bros i Hull, der som bekendt finansierer de store Hellder-Ekspeditioner til Grønlandsbankerne, har indkøbt en 10.000 Tonner, som i Sommer skal anvendes til Depotskib for en Række mindre Fangstfartøjer.

Norge har, som ma nser, *sit* Initiativ, England *sit*, men hvor befinder sig *vort* — det, der skulde virkeliggøre Planerne om et stort dansk Havfiskeri.

*Langebro fejrer 25 Aars Jubilæum.*

Den 1. April kunde Langebro — »Chr. IX's Bro« — fejre sit første gentlige Jubilæum, siden Broen officielt blev overgivet til Havneværket; den havde dog reelt været i Brug fra den 23. Januar samme Aar, da den gamle, skrøbelige Træbro, som laa noget nærmere Knippelsbro, blev paasejlet og fik en saa dødelig Skavank, at den ikke kunde repareres.

I de forløbne 25 Aar har Langebro paa en virkelig fyldestgørende Maade — trods megen Vrede og Utaalmodighed — løst sin Opgave, ialtfald naar henses til Trafik-Behovet, da Broen blev bygget, og i den første Tid derefter. De dygtige Mænd, som dengang planlagde Broen og førte Planen ud i Livet, regnede ikke og kunde vel ikke regne med den enorme Stigning i Trafiken til og fra Amager. Og saa fint var Broen konstrueret og saa perfekt var Anlægget udført, at dens Maskineri og hele Vitalitet ikke har svigtet en eneste Dag trods den mangedoblede Trafik baade over og gennem Broen.

Sammen med Broen fejrer ogsaa to af dens Funktionærer, nemlig Maskinmester E. Henningsen og Maskinassistent J. Wester, deres 25 Aars Jubilæum. Man kan godt bruge Udtrykket, at de to Mænds Gerning er sammenvokset med Broen, thi ikke alene var de i »Titan«s Værksteder med til at forarbejde Broens enkelte Dele, men de var ogsaa som Værkførere med til i Løbet af ca. 3 Aar at stille alle Maskindelene op, og har derfor som ingen anden Kendskab til Broen og dens intimeste Enkeltheder. Saavel de to Funktionærer, der i Aarenes Løb ved deres Elskværdighed og Hjælpsomhed har vundet mange Venner over og under Broen, som Aktieselskabet »Titan« og Broen selv kan med berettiget Stolthed fejre 25-Aars Jubilæet.

*Ny Havn paa Guldkysten.*

Den nye Takoradi Havn paa Guldkysten, hvorpaa Arbejdet begyndte i Begyndelsen af 1921, aabnedes fornylig.

Specielt fotograferet til VIKINGEN

## Nogle Billeder fra Orlogsværftets Idrætsopvisning.

Fornylig afholdtes Foraarsstævnet paa Holmen, fra hvilket vi bringer ovenstaaende Billeder. Disse viser foroven: Rekord i Vægtløftning (40 Kilo løftet 51 Gange), forneden Stangspring og tilhøjre: den gamle Champion Konstabel Madsen støder 50 Gange.

Havnen har kostet 3¼ Mill. Lstr., og til Bygninger eranvendt 142,300 Lstr. Der findes nu Bølgebrydere og Kajer med Plads til fire Skibe, og ialt kan Havnen tage en halv Snes Dampere paa samme Tid.

Der er bygget forskellige Skure, og ved Kajerne haves ca. 32 Fod Vand. Flere elektriske Kraner er installeret. Dybden i Indløbet er 39 Fod, og der er ingen Barre og ikke særlige Vanskeligheder for Navigationen, den eneste Fare er Takoradi Rev, der er afmærket med en Lys- og Fløjtetønde, og om Natten er Indløbet belyst.

Den 8. November 1926 blev Havnen benyttet for første Gang af Damperen »Agnete Mærsk«.

*Styrmanden sejlede Skuden paa Grund. — Forhør ved Sø- og Handelsdetten.*

Den 13. Marts strandede 3-mastet Skonnert »Heimdal« ved Kjeldsnor Fyr. Et lokalt Bjærgelav, repræsenterende Svitzer, kom til Hjælp, og der blev kastet 2000 Mursten over Bord. Det lykkedes dog først at komme flot ved Hjælp af Bjærgningsdamperen »Ymer«.

Kaptajn Amnitzbøl forklarede under Søforhøret, at Skibet var paa Rejse fra Egernsund til København med 350 Tons Mursten. Styrmand C. V. Nielsen overtog Vagten Kl. 1 Eftm., og Kaptajnen sagde til ham, at Skibet formentlig med den Kurs, man havde, kunde gaa klar af Kjeldsnor Fyr, men at han let kunde se det, naar han kom nærmere paa det. Kaptajnen havde ikke været af Tøjet i over 2 Døgn og sov strax haardt, da han kom ned. Han vaagnede ved, at Roret smækkede i Borde.

Styrmand Nielsen forklarer, at han Kl. 1,45 passerede Kjeldsnor Fyr i en Kvartmils Afstand. Kl. 2 var Afstanden omtrent den samme. Han mener at have

gisset Afstanden rigtigt og anser det for meget muligt, at Fartøjet under de 3 Stagvendinger er kommet ca. 1 Kvartmil nærmere ind paa Land. Han tænkte ikke paa at varsko Kaptajnen, da han saa, at Fartøjet nærmede sig Land, da han troede, at han selv kunde klare Situationen.

Det foreholdtes Styrmanden, at det lyder usandsynligt, at Skibet i Løbet af ca. 20 Min. skal være drevet imod Land, og at det derfor ikke lyder sandsynligt, at han har gisset Afstanden rigtigt.

Styrmand Nielsen fastholdt, at han havde gisset rigtigt.

*Imod Skibsfarts-Konkurrencerne. — En engelsk Indsigelse.*

»Liverpool Shipowners Assosiation«, som repræsenterer over en Fjerdedel af denbritiske Handelsflaade, har hejst Protestsignaler. Liverpool-Rederne har henvendt sig til Regeringen og anmodet denne om indtil videre at nægte Ratificering af de internationale Søfartskonventioner eller i hvert Fald gøre Ratificeringen afhængig af, at alle Lande skal gennemføre de Bestemmelser, som antages paa Konferencerne.

England og andre Skibsfartsnationer, deriblandt de skandinaviske, som er gaaet ind paa disse »internationale« Konventioner, er bundne af dem. Disse Lande staar daarligt i det, naar en Del af de værste Konkurrenter ikke følger de paa Konferencerne fattede Beslutninger.

»Financial News« henstiller, om det overhovedet lønner sig for England at deltage i disse Konferencer; og Bladet mener, at Tiden er inde til alvorligt at overveje dette Spørgsmaal. Man er gaaet ind paa Bestemmelser, som man ellers ikke vilde være gaaet med til. Det har vist sig, at flere Lande har nægtet at ratificere, hvorved den britiske Handelsflaades Stilling i Forhold til Konkurrenterne er forværret. Dette gælder Forhyring af Søfolk, Sikkerhed til Søs, Passagerbefordring m. m. Et saadant Forhold — siger Bladet — kan ikke gaa i Længden, naar de Lande, som holder Aftalerne, straffes for deres Ærlighed.

*Damperen »Minsk«s sidste Rejse. — Reddet en Skibsbesætning og oversejlet en Fiskerbaad.*

Da Damperen »Minsk« den 25. April gennem Gibraltar-Strædet var naaet ud i Atlanterhavet, observerede man en brændende Damper, der naaedes i Løbet af et Par Timers Tid. Besætningen var gaaet fra Borde og laa i to Redningsbaade. Ialt var der 18 Mand. De blev taget om Bord i »Minsk«, og danske Søfalk blev nu sat om Bord i den fremmede Damper, der var fra Milano. Det lykkedes to Gange at faa Slæbeforbindelse med Damperen, men da Søen og Blæsten tiltog, sprang Trossen. Da Ilden ogsaa langsomt bredte sig, opgav man videre Forsøg og landsatte den italienske Besætning i Lissabon.

— — —

Den 28. April gik »Minsk« fra Lissabon med portugisisk Lods om Bord. To Sømil Vest for Fort St. Julian kom en Fiskerbaad styrende tværs over Farvandet, ca. 4 Streger om Bagbord for Bagbords Halse. Damperen ramte Baaden og slog Hul i den, hvorefter Baaden fortøjede til Damperen, saaledes at dens Besætning, 9 Mand ialt, kom om Bord. Efter 15 Minutters Forløb sank Baaden.

Kaptajn *Ankersen* forklarede i Søforhøret igaar, at han stod paa Broen sammen med Lodsen. Afstanden mellem Fartøjerne var ca. 300 Fod, da der blev givet haardt Styrbords Ror paa Damperen. Kaptajnen mente til at begynde med, at »Minsk« nok kunde gaa agter om Fiskerbaaden, men da han saa, at det var tvivlsomt, henstillede han to Gange til Lodsen at stoppe Maskinen. Han var betænkelig ved at selv at slaa Stop paa Grund af Lodsen, da han ikke var sikker paa, at Lodsen skønnede forkert. Rormanøvren blev ikke varskoet med Fløjten. Han siger, at der var saa lidt Tid, men erkender, at der burde være givet Signal. Nogle faa Sekunder før Kollisionen slog han Bak, og næsten samtidig beordrede Lodsen Fuld Kraft Bak.

Paa Damperen havde man set Fiskerbaaden ligge og vende flere Gange.

*Stabel-Afløbning i Nakskov.*

Nakskov Skibsværft lod forleden Lørdag Eftermiddag sin 34. Nybygning, et stort og smukt Motorskib til Dampskibsselskabet »Orient«, løbe af Stabelen i Overværelse af en repræsentativ Forsamling, hvori bl. a. saas Direktør Gther, Orient, med Datter, Admiral Evers, Godsejer Reimann, Højesteretssagfører Fenger med Frue og Datter.

Det nye Motorskib, der døbtes af Højesteretssagfører Fengers Datter og fik Navnet »Victoria« efter Byen af samme Navn i Britisk Columbia, har en Længde paa 401 Fod. Bredden paa Spant er 54 Fod 3 T., og Dybden til Hoveddæk er 27 Fod 4 T. Lasteevnen til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk og forsynes med elektriske Losse- og Ankerspil samt elektrisk Styremaskine fra Thomas B. Thrige. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af to Burmeister & Wain Diesel Motorer paa tilsammen 3000 HK. Skibet skal være færdigt til Aflevering i Juni Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til samme Selskab.

*Gamle Skibe i Australien. — De gamle Skrog sænkes.*

Medens man i Europa sælger den gamle Tonnage til Ophugningsværftet for 30 til 45 sh. pr. Brutto Tons, maa man i Australien benytte en anden Fremgangsmaade, da der ikke findes Ophugningsværfter.

Fra Damperen »Coogee« paa 762 Tons, bygget i 1887, fjernes alt af Værdi, og Skroget sænkes udfor Port Phillip Heads. En anden Damper, Union Steamship Co.s »Rotomahana«, der i flere Aar har ligget i Port Melbourne, skal ogsaa sænkes, efter at alt af Værdi er bjærget.

*Nedgang i Oplægningen.*

Efter »Dansk Dampskibsrederiforening«s sidste Opgørelse har ogsaa sidste Uge bragt nogen Nedgang i den oplagte Tonnage, idet der nu »kun« er oplagt 28 Skibe pa ialt 70,410 Tons d. w. — d. v. s. 7 Skibe paa tilsammen 13,302 Tons *mindre* end Ugen før. I Tiden siden Oplægningerne omkring Midten af forrige Maaned naaede Højdepunktet, er der ialt kommen 25 Dampere paa ialt ca. 50,000 Tons d. w. i Fart.

# INDVIELSEN AF MINDESMÆRKET OVER DE SØFOLK, SOM OMBORD I DANSKE HANDELSSKIBE OMKOM UNDER VERDENSKRIGEN

## 9. MAJ 1928

Den 9. Maj har god Klang, det er Helgolandsdagen, og dog havde man ikke behøvet Orlogsmarinens Baggrund, thi hver Dag, alene det, at et dansk Skib gik *ud*, var en Hædersdag i dansk Skibsfarts Historie.

Indvielseshøjtideligheden var fastsat til Kl. 11, da Deres Majestæter Kongen og Dronningen ankom og blev modtaget af Rederiforeningens Bestyrelse med Direktør A. O. Andersen i Spidsen. Foruden havde der samlet sig en repræsentativ Forsamling, Skibsofficerer, Foreningsformænd, Redere, lokale Myndigheder, Ministrene, fhv. Statsm. Stauning og fhv. Trafik-, Handels- og Finansm. Christoffer Hage, endvidere Prinserne Valdemar, Gustav og Axel samt Prinsesserne Thyra og Margrethe. Betagende at se var den store Gruppe af Efterladte. Her mødte en enlig Kvinde, her en Moder med sine Børn, hist Børnene alene. Det var som et svagt Skær af Gensyn ved at staa overfor Navnet af den Savnede og dog et sidste Farvel.

Det mægtige Monument var smykket af et Væld af Kranse med brede, signerede Baand. Hist og her laa en lille Buket — en Hilsen fra Hjemmet til ham derude.

Straks efter Kongens Ankomst istemte Studentersangforeningen Verset af Kongesangen: Du Danskes Vej til Ros og Magt — sortladne Hav! — medens alle rejste sig.

Umiddelbart derefter lød den af Seedorff Pedersen forfattede Kantate med Musik af Hye-Knudsen:

Havet har døbt os. Vi laa ved dets Bryst.
Vi følte det stige og dale.
Og hvor vi end spejded — mod Vest eller Øst —
stod der Flager af Skum mod vor lyse Kyst
og vakte vor Havdrøm af Dvale.
Vort Sprog har vi formet ved Bølgernes Røst
til Storm og til hviskende Tale.

Havet har kaldt os. I Duften af Hø
laa Danmark, lyst som en Stjærne.
Men Tangen drev grøn om hver duvende Ø.
Og højt i det Graa, over væltende Sø,
stod Havørn, Maage og Terne.
Havet har lært os at drømme og dø,
og lært os at tro paa det Fjærne.

Mægtige Hav, naar du aabner din Favn
saa giv os det tabte tilbage.
Hin Maage, der faldt for den hærgende Ravn,
skal løfte sig skinnende over vort Savn
og kredse over vor Klage.
Bær da, Bølger, den Maages Navn
som Drapa til kommende Dage.

---

Det kom fra Syd,
men slog fra Vest,
det onde Vejr, den haarde Blæst.
Og det blev aldrig Dag.
Om Stævn og Mærs og surret Rat
laa Vredens naadeløse Nat.
Lyn skar i Skyers Lag.
En Boble steg
af Havets Skød.
Og Bølgen stejled, vild og rød.
Det blødte fra dens Kam.
Saa blev et Nu det tyst og smult.
Men var end Fjendens Aasyn skjult:
Han saae. Og han fik Ram!

Thi gennem Tang
skød Dybets Haj
— torpedoblank — sin dulgte Vej
til Vesterhavets Vrag.
Og hvor de bidske Tænder rev,
der laa et saaret Skib og drev,
der flød det danske Flag.

Men ledet af
det røde Skær
og ensom mod det havgraa Vejr
der hugg en Baad sig frem.
Og Søen skummed i dens Spor:
thi det var Verje Vigens Bror,
der roede for sit Hjem.

---

Haardt var det Hav, I befoer:
Nordsøens Bølger.
Løftede Taagen sin Flig,
skimted I aldrig
Glimt af den ærlige Krig.
Kun en Skumstribes Spor.

Sejrenes lokkende Krands
vinked jer ikke.
Heller ej Hæderens Digt,
smykket af Toner.
Dagen var Haardhed og Pligt —
graa, uden Glans.

Aldrig bar Planker og Dæk
tavsere Helte.
Aldrig var Handling og Daad
ordknap som Eders.
Tavs var den sejrende Baad —
tavs gik den væk.

Eet er at kæmpe paa Trods,
baaret af Lykke.
Eet er at sejle og dø —
kun for sit eget.
Jer tog den graadige Sø,
mens I kæmped for os.

Kræved I aldrig som Løn
Tak eller Hyldest:
Bølgerne gaar deres Gang,
slynger mod Kysten
Mindets heroiske Sang,
evig og skøn.

---

End smykker vel din vaade Grav
den Krands af Tang, som Havet gav.
I Søens svale, grønne Krypt
der bleges dine Ben.
Men den, som blind for eget Gavn
i Bølgen risted Danmarks Navn,
hans eget lever, stærkt og dybt.
I Tanke som i Sten.

*Foroven tilhøjre:* Monumentet. *Tilvenstre:* Dir. A. O. Andersen taler. *Forneden*: Indvielseshøjtideligheden, hvor Kongen nedlægger sin Krans.

Specielt fotograferet til VIKINGEN



Straks efter Afsyngelsen af Kantaten tog Direktør A. O. Andersen Ordet og udtalte:

I Dag — i disse Timer — for 64 Aar siden, da Uvejrsskyerne hang tungt over vort Fædreland, laa en dansk Eskadre i Nordsøen, med Besætninger om Bord, besjælede af Villien til at ofre Liv og Blod for dets Konge, deres Land og deres Flag, spejdende efter den Stridsmagt, som man vidste var paa Vej mod de danske Kyster for at søge at lamme vor Bevægelsesfrihed paa Søen.

De mødtes derude — det danske Blod flød, men ikke forgæves — vort Flag vajede videre — højt og stolt og frit —; Havet forblev frit, og der flettedes atter et Blad i den danske Orlogs-Marines Hæderskrans.

Naar Danmarks Konge og Dronning i Dag samles med os for at mindes den Skare Mænd, der — da Tiderne igen var trange for vort Land — satte Livet i Vove for at forhindre en Standsning af vore Tilførsler, de Tilførsler, som er Livsnerven i vort Erhvervs- og Næringsliv, vil den 9. Maj ogsaa blive en Hædersdag for den danske Handels-Marine.

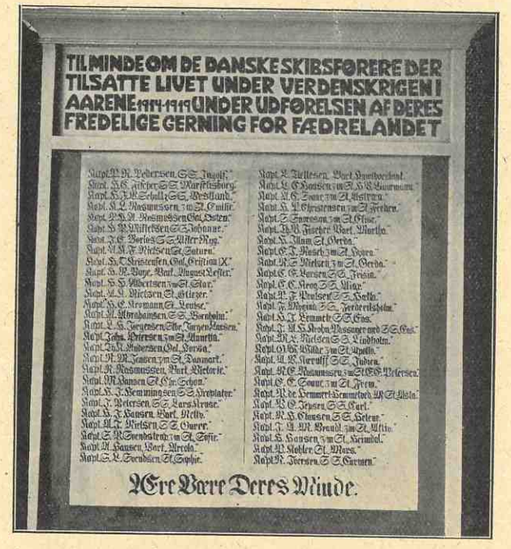
Fædrelandet kaldte i den truende Tid paa den danske Skibsfart og paa den danske Sømand, og ingen holdt sig tilbage, da Faren truede.

*648* raske Sømænd, om Bord i *102* danske Handelsskibe, fandt deres Grav, saaledes som det lyder i vor prægtige Nationalsang, nys sunget, »i det sortladne Hav«, efter i nidkær og nøgtern Pligttroskab overfor deres Land at have mødt Faren.

Det danske Samfund — og ikke mindst dansk Skibsfart — skylder *alle* de Søfolk, som under Krigen støt og rolig varetog deres farefulde Gerning, en Tak — en særlig Tak skyldes dog dem, der blev derude — de, hvis Ben er bleget i Søens Krypt.

Som et Udtryk for denne Taknemmelighed og ud fra Ønsket om — saa vidt økonomisk Hjælp kunde gøre det — at lindre Smerten, oprettede Danske Dampskibsredere umiddelbart efter Krigens Ophør et Fond paa ca. 2½ Mill. Kr., hvis Renter først og fremmest anvendes til Hjælp for Invalider og de krigsforulykkedes Enker og Børn, men efterhaanden som Tiden er gaaet, har man med dette Fond været i Stand til ogsaa i al Almindelighed at yde Hjælp til trængende Søfolk og disses Efterladte, hvad enten vedkommende har tjent i Damp- eller i Sejlskibe. — Dansk Dampskibsrederiforening mente imidlertid, at de Ofre, der var bragt af Søfolkene under Krigen, fortjente et *synligt* Minde, som frem i Tiden kunde vidne om den Indsats, danske Sømænd ydede i denne Trængselstid, og derfor vedtog Foreningen eenstemmig paa en Generalforsamling den 17. Maj 1923 at rejse et saadant Minde.

Der nedsattes et Udvalg, bestaaende af d'Herrer Generalkonsul *Johan Hansen* (som Formand), Skibsreder *Chr. Sass*, Generalkonsul *A. N. Petersen* og Direktør *E. Magaard*, for at udarbejde Planerne for det paatænkte Mindesmærke. — For at sikre sig den fornødne kunstneriske Assistance, anmodede Udvalget d'Herrer Professor *Utzon Frank*, Billedhugger *Brandstrup*, Arkitekt *Henning Hansen* og afdøde Stadsarkitekt *Wright* om at være sig behjælpelig, og disse Herrer ydede alle en meget værdifuld Bistand.




Mindetavle over omkomne danske Skibsførere, ophængt i Kontoret hos *Den alm. danske Skibsførerforening.*

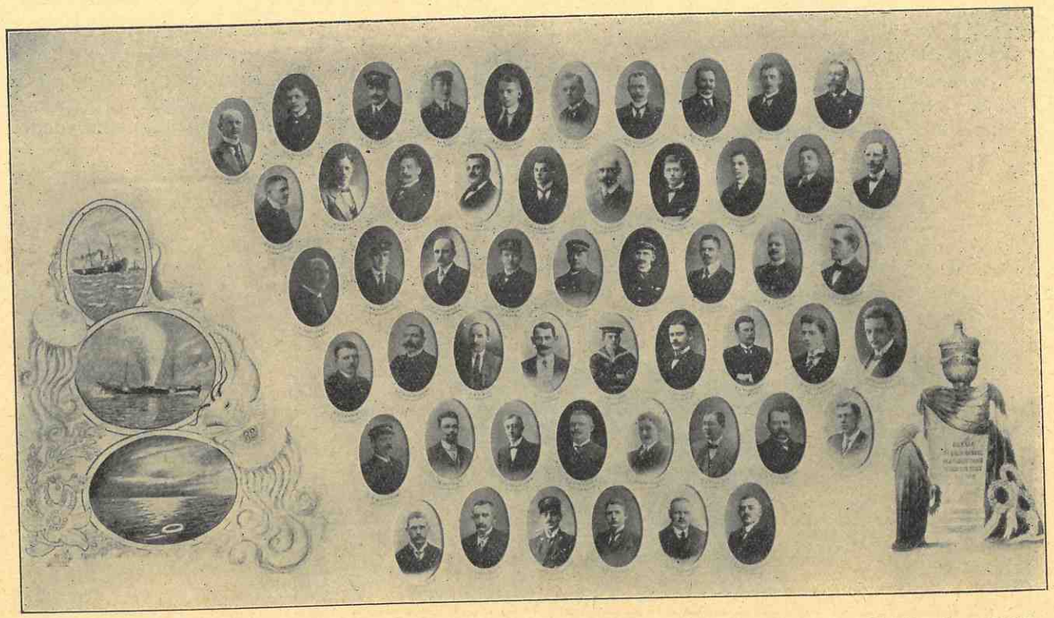
Specielt fotograferet til VIKINGEN

Udvalget lod derefter udskrive en Konkurrence, og de fremkomne Forslag bedømtes af en Komité, bestaaende af d'Herrer: Billedhuggerne *J. F. Willumsen* og *Niels Skovgaard*, Arkitekterne *Axel Berg* og *Poul Holsøe*, og som Rederiforeningens Repræsentanter: Generalkonsul *Johan Hansen*, Skibsreder *Chr. Sass* og Direktør *E. Maegaard*. — Et af Hr. Billedhugger *Svend Rathsack* i Forening med Arkitekt, Hr. Professor *Ivar Bentsen* udarbejdet Forslag sejrede i denne Konkurrence, og paa Basis heraf er dette Mindesmærke, som vi i Dag er samlet for at indvie, udført.

*Københavns Kommune* stillede velvilligst denne Plads med den skønne Udsigt over Sø og Havn og Sømændenes daglige Færden til Raadighed og gav Tilsagn om at overtage og vedligeholde Mindesmærket.

Ved Udførelsen af Mindesmærket har medvirket d'Herrer: Murermesterfirmaet *Jespersen & Søn*, Stenhuggerfirmaerne *Møller & Handberg* og *Thorvald Petersen*, Broncestøber *W. Green*, Kunstgibsstøberfirmaet *N. Ferdinandsen & Sønder* og Smedemester *Philipsen*.

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne tillader jeg mig herved at bringe Deres Majestæster *Kongen* og *Dronningen, den kongelige Familie og alle her mødte* vor ærbødige og hjærteligste Tak, fordi de er kommen til Stede paa den-



Mindetavle over omkomne danske Maskinmestre, indviet ved en Højtid i Koncertpalæet med en Kantate af *Christian Bogø* sunget af kgl. Kammersanger *Høeberg*, og senere ophængt i Maskinmestrenes Kontor.

Specielt fotograferet til VIKINGEN

ne Højtidsdag, og jeg retter *til alle — til Billedhugger og Arkitekt, til Udvalgets Medlemmer, Bedømmelseskomitéen og de Haandværkere, som har medvirket ved Opførelsen, og til Københavns Kommune* — en Tak for, hvad her især har øvet og ydet.

Jeg bringer endvidere en Tak til Digteren Hr. *Hans Hartvig Seedorf Pedersen*, som har skrevet Kantaten, vi nys har hørt, til kgl. Kapelmester *Hye Knudsen*, som har komponeret Musiken til Kantaten, og til *Studenterforeningen*, fordi den er mødt og har givet sit Bidrag til at gøre Mindefesten saa smuk.

Paa Mindesmærkets øverste Sokkel vil man finde indhugget Navnene paa alle de 648 Sømænd, som satte Livet til for Danmarks Sag. Det var

*531 Danske,*
*7 Islændinge,*
*39 Svenske,*
*28 Nordmænd,*
*11 Finner* samt
*32 tilhørende andre Nationer.*

Tanken søger i Dag tilbage til de saare vanskelige Tider, da disse Mænd øvede deres Daad, og alle vi Redere, som den Gang sendte vore Skibe ud, vil aldrig glemme det Ansvar, vi bar, og de Følelser, der besjælede os, naar vi saa vore Skibe forlade Havnene for at gaa Faren i Møde.

Men hvorledes har da ikke Følelserne været hos de Mænd, der forlod deres Hjem og deres kære, uden at vide, om de nogen Sinde skulde vende tilbage.

Hvilket Offer har ikke alle disse Mænd bragt — hvilket Offer har ikke alle disses Hjem bragt.

Og naar vi derfor i Dag fra Skibsfartens Side retter en Tak til alle, der sejlede under Krigen — og af hvilke saa mange blev derude eller satte Helbred og Førlighed til — skal der ogsaa lyde en Tak til Familierne og de Paarørende, som i dybeste Angst og Uro Gang paa Gang maatte se deres kære drage ud til deres farlige Hverv.

Hvorledes maa ikke Følelserne have været om Bord i Skibene, hvor Besætningerne under de farligste og uhyggeligste Forhold skulde øve deres daglige Gerning, hvad enten det var paa Dæk eller under Dæk, men alle følte de Pligten, alle bar de Savnene og alle trodsede de Faren, naar Ulykken ramte.

Vovemodet og Fædrelandskærligheden har altid kendetegnet den danske Sømand, og blandt de talrige Beviser herpaa mindes jeg særlig den Skibsbesætning, som siddende i Redningsbaaden paa det aabne Hav sang »Vift stolt paa Kodans Bølge«, medens den saa sit Skib gaa ned med Dannebrog vajende; og vi har derfor ment, at vor stolte Flagsang ogsaa burde lyde her i Dag og slutte Højtideligheden.

Ganske naturligt er Tankerne og Takken i Dag rettet mod den danske Sømand, men der skal ogsaa i Dag lyde en Tak til de Sømænd fra vore nordiske Brødrefolk og fra de andre Nationer, som ofrede Livet sammen med vore.

Jeg retter denne Tak til Gesandterne for Island, Sverige og Finland, som har gjort os den Ære at mødes med os her i Dag.

Paa Monumentet hæver sig Mindets Genius, bærende over de indhuggede Navne Ærens Krans. Høj og rankt skal hun staa til sene Tider til Ære for de Mænd, der modigt satte Livet til, og hun



skal vidne om, at der i Danmark altid vil findes Mænd, beredt til, naar Pligten kalder, at ofre Liv og Blod for Konge, Land og Flag.

Jeg skal nu tillade mig paa Dansk Dampskibsrederiforenings Vegne at overdrage dette Mindesmærke, som har fundet sin Plads her i Rigets Hovedstad, til det danske Folk, og udtale Haabet om, at det maa blive bevaret og staa her til sene Tider.

Straks efter tog Hans Majestæt Kongen Ordet og bragte følgende Tak:

Paa Landsmænds Vegne bringer jeg en Tak til de Mænd, der stillede sig i Spidsen for Indsamlingen til og Rejsningen af dette Monument. Med dyb og menneskelig Følelse tænker vi paa alle dem, der har mistet Paarørende og Slægtninge. Men det Minde, der i Dag er rejst her, skal staa som et Æresminde for den pligtopfyldende, trofaste, rene Handelsmarinens Mand, der ofrede sit Liv som sin Indsats for at frelse Fædrelandet, opfyldte Forpligtelserne og sørge for Tilførselen til os i Hjemmet.

Lad dette Æresminde staa til kommende Slægter som Varsel om, hvad vor Tid gjorde, og at Eftertiden kan slægte paa os.

Jeg udtaler et : *Æret være deres Minde!*

Studenterne sang nu:

Vift stolt paa Kodans Bølge,
blodrøde Dannebrog.
Din Glans ej Nat skal dølge;
ej Lynet dig nedslog.
Du over Helte svæved',
som sang i Dødens Favn;
dit lyse Kors har hævet
til Himlen Danmarks Navn.

Fra Himlen er du faldet,
du Danmarks Helligdom.
Did har du Kæmper kaldet,
som Verden leder om.
Saa længe Rygtet svinger
sig over Land og Sø,
mens Nordens Harpe klinger,
din Ros skal ej uddø.

Se dem, du har tilbage,
de blusse ved dit Navn.
Vil for din Hæder drage
med Lyst i Dødens Favn.
Uplettet skal du svinge
dig over Verdens Sø,
til Nordens Brynjer springe
og Danmarks Hjerter dø.

Overpræsident Bülow modtog derefter paa Kommunens Vegne Mindesmærket og udtalte:

Deres Majestæter, Deres kongelige Højheder, Deres Excellencer, højtærede Forsamling!

Paa Københavns Kommunes Vegne bringer jeg Dansk Dampskibsrederiforening Kommunens Tak, fordi dette Mindesværke har faaet sin Plads i København. Mindesmærket er skænket til det danske Folk og derfor naturligt anbragt ved Havet, som fra gammel Tid danner Forbindelsen mellem Danmarks forskellige Landsdele.

Værdsættelsen af, hvad Mennesker har udrettet, skifter gennem Aarhundrederne. Men een Handlings Værdi staar fast, uanfægtet gennem Tiderne, nemlig den største Indsats, som et Menneske kan gøre: Livets Indsats. De Mænd, hvis Minde vi i Dag hædrer, har, ligesom mange af deres Standsfæller, sat Livet ind i deres daglige Virke for at skaffe det nødvendige til Livets Ophold og Virksomhedernes Trivsel herhjemme.

Jeg udtaler Ønsket om, at Mindet om disse pligttro og frygtesløse Sømænd maa virke som et Eksempel for os alle i vore Virksomheder at gøre Fyldest med alle vore Evner og Kræfter.

Paa alle Danskes Vegne vil Københavns Kommune værne om dette Mindesmærke og bevare det for Efterslægten.

Studenterne sang nu: »Der er et yndigt Land«, der paahørtes staaende af Forsamlingen, og efter at Sangen var sluttet, udbragte Direktør A. O. Andersen et Leve for Deres Majestæter Kongen og Dronningen, der besvaredes med 9 kraftige Hurraraab. Efter Talernes Afslutning blev der afgivet Salut af Sixtus.

Første Vers af Nationalsangen blev nu sunget, og hermed sluttede den smukke og stemningsfulde Højtidelighed.

Kongen hilste nu paa forskellige af de tilstedeværende Efterladte efter de omkomne Sømænd, hvorefter Kongefamilien besaa Mindesmærket nærmere, og Kongen personlig lagde en Krans paa dets Sokkel. Kongefamilien kørte derefter bort, og lidt efter spredtes den store Forsamling.

---

*Den paa Mindesmærket indhuggede Fortegnelse over De i danske Handelsskibe under Verdenskrigen forulykkede Søfolk.*

3/m. Skonnert »*Gæa*«. Minesprængt i Nordsøen 1924. Styrmand S. Nielsen. Kok O. Bengtson. Ungmand K. A. Lynge.

s.s. »*Chr. Broberg*«. Minesprængt i Nordsøen 1914. 2 .Maskinmester L. M. A. Jensen.

s.s. »*Mary*«. Minesprængt i Nordsøen 1914. 1. Styrmand B. W. M. Hansen. 2. Styrmand H. J. Baagø. Hovmester A. A. K. H. Sørensen. Letmatros G. A. Forsberg. Fyrbøder J. V. Andersen. Fyrbøder G. Th. Petersen.

s.s. »*Ingolf*«. Forsvundet i Nordsøen 1914. Kaptajn P. R. Pedersen.1. Styrmand C. E. Knudsen. 2. Styrmand H. P. C. Jørgensen. 2. Maskinmester H. I. M. P. Hafdell. 1. Maskinmester M. Brødsgaard. Hovmester J. Christensen. Kok K. S. Poulsen. Matros W. Sideroff. Matros B. B. H. Håkonsson. Matros M. Nilsson. Letmatros M. J. Martinsson. Fyrbøder N. C. L. Nielsen. Fyrbøder N. J. Bonde. Fyrbøder N. C. Hansen. Dreng E. C. Rasmussen.

s.s »*Marselisborg*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1914. Kaptajn H. C. Fischer. 1. Styrmand Th. F. Madsen-Minden. 2. Styrmand R. P. Rasmussen. Styrmandsaspirant M. S. F. Petersen. 1. Maskinmester J. J. Villumsen. Maskinassistent S. P. Nielsen.

Maskinassistent J. Hedegaard. Hovmester J. L. G. Lindorf Gustafson. Kok Ove Jensen. Tømmermand L. Th. Hansen. Matros H. C. T. Nielsen. Matros P. L. Rask. Matros N. Knudsen. Matros M. C. Hansen. Matros O. Svensson. Letmatros H. P. O. Olsen. Ungmand O. P. Sørensen. Fyrbøder J. V. H. Madsen. Fyrbøder A. H. P. Sørensen. Fyrbøder K. Laursen. Fyrbøder N. K. Kristensen. Fyrbøder O. Lulk. Fyrbøder J. Schloffermann. Dreng R. C. W. Emerik.

s.s »*Vestland*«. Forsvundet i Nordsøen 1915. Kaptajn H. F. V. Schultz. 1. Styrmand J. C. Andersen. 2. Styrmand H. P. Larsen. 1. Maskinmester H. P. Groth. 2. Maskinmester C. Davidsen. 3. Maskinmester M. Jørgensen. Hovmester J. B. Steton. Kok C. C. Pedersen. Baadsmand S. L. Jonsson. Tømmermand J. H. Thyge. Matros J. B. Blixt. Matros R. J. Rasmussen. Matros E. Larsen. Matros C. T. Nielsen. Matros O. A. Clausson. Letmatros B. G. Schmitbauer. Letmatros J. Arnestad. Donkeymand K. M. Johansen. Fyrbøder K. Johansen. Fyrbøder T. Lunber. Fyrbøder L. Johansen. Fyrbøder F. Makki. Fyrbøder H. Petersen. Fyrbøder K. Ekstrøm. Fyrbøder K. Kristiansen. Kullemper T. Gordon. Smører B. Gundersen.

Jagt »*Sølva*«. Minesprængt ved Lolland 1915. Kaptajn C. A. Jensen.

s.s »*Frode*«. Minesprængt eller torpederet i Atlanterhavet 1915. 2. Maskinmester N. H. Holm. Fyrbøder V. P. Nielsen.

3m. Skonnert »*Emilie*«. Forsvundet i Nordsøen 1915. Kaptajn K. L. Rasmussen. Styrmand R. Andersen. Matros H. C. Hansen. Matros H. M. Jørgensen. Matros O. Petersen. Ungmand F. Hansen.

Galease »*Østen*«. Torpederet eller minesprængt i Kattegat 1915. Kaptajn P. H. A. Rasmussen. Styrmand H. Søbygaard.

s.s. »*Skodsborg*«. Torpederet i Nordsøen 1916. 2. Maskinmester J. Tonboe. Fyrbøder B. B. V. Søderholm. Fyrbøder J. J. Nilsson.

s.s. »*Johanne*«. Minesprængt i Nordsøen 1916. Kaptajn H. P. Mikkelsen.

s.s. »*Asger Rygg*«. Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1916. Kaptajn J. C. Børløs. 1. Styrmand M. J. Nyholm. 2. Styrmand H. N. K. Wesenberg. 1. Maskinmester H. Bjerregaard. 2. Maskinmester H. L. Pedersen. Matros E. H. Petersen. Matros H. M. Brettschneider. Letmatros H. R. Lindegren. Ungmand E. Gøtje. Ungmand N. V. M. Bülow. Fyrbøder E. Jørgensen. Fyrbøder A. T. A. S. T. Hansen. Fyrbøder H. B. Hansen.

Skonnert »*Saturn*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1916. Kaptajn A. K. F. Nielsen. Styrmand H. H. Olsen. Kok E. R. M. Petersen. Ungmand A. H. Clausen.

Galease »*Christian IX*«. Forsvundet i Østersøen 1916. Kaptajn H. O. Kristensen. Matros G. V. Kristensen.

Bark »*August Leffler*«. Forsvundet i Nordsøen 1916. Kaptajn H. R. Boye. Styrmand H. O. Hansen. Kok D. V. Møller. Matros F. J. Holm. Matros R. Pukaro. Letmatros H. A. Olsen. Letmatros P. Madsen. Letmatros H. V. V. Poulsen. Ungmand J. C. Jensen. Ungmand J. V. J. Christensen. Ungmand S. G. V. Fogdal.

3m. Skonnert »*Star*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1916. Kaptajn H. C. Kromann. Styrmand C. L. Poulsen. Matros L. M. H. A. Jessen. Letmatros C. R. Simonsen.

s.s. »*Bornholm*«. Forsvundet i Kanalen 1916. Kaptajn A. Abrahamsen. 1. Styrmand N. N. Nielsen. 2. Styrmand P. B. O. Gam. 1. Maskinmester L. P. Christiansen. 2. Maskinmester F. F. Jensen. Hovmester W. J. Berg. Kok O. L. Jacobsen. Matros Th. C. M. Thomsen. Matros A. C. E. Mørch. Matros A. Larsen. Letmatros P. C. Petersen. Letmatros P. C. Petersen. Letmatros J. G. Jensen. Fyrbøder O. C. C. Sørensen. Fyrbøder Th. C. Petersen. Fyrbøder O. A. Jensen. Fyrbøder C. A. E. Petersen.

Skonnertbrig »*Jørgen Larsen*«. Forsvundet i Nordsøen 1916. Kaptajn L. H. Jørgensen. Styrmand J. E. Andersen. Kok J. V. Markussen. Matros J. P. Thomsen. Ungmand J. P. Andersen. Ungmand N. K. Nielsen.

3m. Skonnert »*Annetta*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1916. Kaptajn J. Petersen. Styrmand P. S. Sonne. Matros N. P. Maul. Matros H. N. K. Olsen. Ungmand H. Andersen. Ungmand A. V. C. Oldenborg.

Galease »*Horsa*«. Forsvundet i Nordsøen 1916. Kaptajn Th. K. Andersen. Kok E. F. G. Gynther. Bedstemand E. R. Petersen. Letmatros B. L. Frandsen.

3m. Skonnert »*Danmark*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1916. Kaptajn R. M. Jensen. Styrmand K. F. Kristensen. Kok E. Sørensen. Matros J. Rasmussen. Letmatros N. Hansen. Letmatros A. Jensen. Ungmand L. Lindholm. Ungmand A. Hitzinger.

Skonnert »*Eliezer*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1916. K aptajn A. K. Nielsen. Styrmand A. Andersen. Kok S. H. Bastrup. Matros H. S. .F. Thomsen. Letmatros H. J. K. J. M. Lund.

Bark »*Victoria*«. Forsvundet i Nordsøen 1916. Kaptajn R. Rasmussen. Styrmand C. C. Johansen. Kok E. H. D. Hansen. Baadsmand J. F. Jørgensen. Matros M. E. Knudsen. Matros C. P. J. Rasmussen. Letmatros A. W. Darger. Ungmand C. H. Petersen. Ungmand S. E. C. Andreasen. Ungmand N. Lund.

s.s. »*Nora*«. Minesprængt i Nordsøen 1916. Matros H. A. H. Bergmann. Matros P. Hansen. Ungmand H. E. Petersen. Fyrbøder E. V. Westergaard.

Skonnert »*Chr. Schou*«. Minesprængt i Drogden 1916. Kaptajn M. Hansen.

s.s »*Hroptatyr*«. Kollision med tysk Undervandsbaad i Kanalen 1916. Kaptajn H. I. Hemmingsen. Letmatros L. Petersen.

Bark »*Nelly*«. Forsvundet i Nordsøen 1917. Kaptajn H. J. Hansen. 1. Styrmand H. O. Olsen. 2. Styrmand J. H. Jensen. Kok J. A. Jensen. Sejlmager T. Olsen. Tømmermand H. O. R. Frølander. MatrosJ. F. Jensen. Matros A. E. Johnsen. Matros A. O. L. Wienecke. Matros J. O. K. Fleischer. Letmatros C. M. Hansen. Letmatros H. F. Hansen. Letmatros A. Hangaas. Ungmand O. J. Pedersen. UngmandP. Møller. Dreng H. G. I. Thomsen.

s.s. »*Lars Kruse*«. Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917. Kaptajn J. Petersen. 2. Styrmand J. J. Høyer. 2. Maskinmester E. M. Allitsø. 3. Maskinmester O. Strand. Hovmester C. F. E. Nielsen.



Kok J. V. Nielsen. Tømmermand C. V. Møller. Matros J. R. Petersen. Matros A. J. Toftland. Matros F. C. H. Møller. Matros H. A. Unerva. Letmatros O. T. Nørgaard. Fyrbøder H. K. Nielsen. FyrbøderS. C. Christensen. Fyrbøder N. K. H. J. Nielsen. Fyrbøder C. E. Berger.

s.s. »*Rosborg*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 1. Maskinmester C. P. Dahl-Pind. Hovmester H. Rindby. Tømmermand A. P. Olsen. Matros P. Nilsson. Fyrbøder A. E. A. Smith. Dreng H. F. Jönsson.

s.s. »*Russia*«. Torpederet i Kanalen 1917. Matros A. F. Karlsson. Matros O. Olsen. Matros A. F. C. Larsen. Donkeymand C. Holm.

s.s. »*Gurre*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Kaptajn A. J. Nielsen. 1. Styrmand O. Schroll. 2. Styrmand J. C. Hammer. 1. Maskinmester L. N. Bønnelycke. 2. Maskinmester A. P. Andersen. 3. Maskinmester S. A. Hansen. Maskinassistent K. A. Sørensen. Hovmester Th. Rasmussen. Kok J. Madsen. Baadsmand J. P. Svensson. Tømmermand J. Abelneck. Matros A. Nielsen. Matros H. Persson. Letmatros K. E. Hansen. Fyrbøder J. D. I. Bøgebjerg. Fyrbøder P. A. L. Jensen. Fyrbøder L. W. Andersen. Fyrbøder A. R. Ekeblad. Fyrbøder C. P. Mortensen. Fyrbøder V. M. Nielsen. Dreng F. H. Bruus.

3m. Skonnert »*Sofie*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1917. Kaptajn S. P. Svendstrup. Styrmand S. Christensen. Matros A. V. H. Jensen. Letmatros K. W. Nielsen. Letmatros Carl Nielsen. Ungmand P. A. Christensen.

s.s. »*Nancy*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Matros A. W. Allen. Matros H. Hovfing. Matros J. P. Petersen.

s.s »*Wladimir Reitz*«. Torpederet i Atlanterhavet 1917. Kok C. P. Jensen. Fyrbøder F. K. Petersen.

s.s »*Robert*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 1. Maskinmester J. L. E. Mortensen. 2. Maskinmester C. J. C. Jørgensen. Kok C. Larsen. Matros A. P. Andersen. Fyrbøder V. H. Laursen. Fyrbøder K. R. Kristiansen. Fyrbøder F. A. V. Løyche. Dreng N. H. G. Rasmussen.

Skonnert »*Bris*«. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet 1917. Kok A. P. Hansen. Ungmand P. M. C. Jørgensen.

Fregat »Svanen«. Sænket i Atlanterhavet 1917. 1. Styrmand F. Salling. Tømmermand P. Pedersen.

Bark »*Areola*«. Minesprængt i Nordsøen 1917. Kaptajn A. Hansen. 1. Styrmand J. M. Rødgaard. Hovmester G. T. Gunnarsson. Tømmermand K. K. Watssella. Matros M. V. Sørensen. Matros V. E. Gudmundson. Matros J. J. Kanianen. Letmatros J. M. Christensen. Letmatros F. B. Bülmann. Ungmand H. E. Jensen. Ungmand V. I. Christensen. Ungmand A. S. Andersen.

Skonnert »*Sophie*«. Forsvundet i Nordsøen 1917. Kaptajn S. L. Svendsen. Baadsmand N. P. Jensen. Ungmand C. M. Thomsen. Dreng F. V. Iversen.

Bark »*Hawthornbank*«. Sænket i Atlanterhavet 1917. Kaptajn L. Thjellesen. 2. Styrmand A. S. P. Hylledig. Sejlmager P. J. Pehrson (Petersen?). Matros V. Sørensen. Matros N. Olafsson. Matros N. Johansson. Letmatros C. Christensen. Letmatros H. P. Nielsen. Dreng H. P. Hansen.

3m. Skonnert »*H. B. Linnemann*«. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Atlanterhavet 1917. Kaptajn L. C. Hansen. Baadsmand A. C. Christensen. Kok C. C. Hansen. Letmatros P. C. W. Brandt.

Galeasen »*Anna*«. Forsvundet paa Rejsen Aarhus—København 1917. Skipper N. Jensen. Bedstemand S. V. Jensen.

3m. Skonnert »*Astræa*«. Torpederet i Atlanterhavet 1917. Kaptajn A. C. Svane. Styrmand V. Holm. Kok H. Jørgensen. Matros L. J. Christansen. Matros S. Silvia. Letmatros M. U. Jensen. Ungmand L. A. Wineche.

s.s. »*Marie*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Matros M. O. Nielsen. Fyrbøder N. C. C. Nielsen.

3m. Skonnert »*Freden*«. Sænket i Atlanterhavet 1917. Kaptajn H. P. Christensen. Kok L. J. F. Rasmussen.

s.s. »*Odense*«. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Nordsøen 1917. Matros C. I. N. Jacobsen. Matros G. Booth.

3m. Skonnert »*Elise*«. Forsvundet i Nordsøen 1917. Kaptajn S. Snorason. Matros K. D. Larsen. Matros J. P. Sørensen. Letmatros S. K. E. Madsen. Letmatros K. M. G. Haller.

s.s. »*Gunhild*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 1. Maskinmester L. J. Madsen. Hovmester H. C. Johansen. Matros M. L. Michelsen. Fyrbøder L. C. Kusk. Fyrbøder V. Nielsen. Fyrbøder N. Nielsen.

s.s. »*Anganlyr*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Ungmand V. H. Larsen.

s.s. »*Dana*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Kok J. M. Hansen. Matros I. Kuunismaki. Fyrbøder O. E. Olsson. Fyrbøder N. Pedersen.

s.s. »*Harald Klitgaard*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Hovmester J. M. F. J. Jensen.

s.s. »*Væring*«. Torpederet i Atlanterhavet 1917. Fyrbøder K. Gustafson.

s.s. »*Ceres*«. Torpederet i Atlanterhavet 1917. 2. Maskinmester S. H. P. Danielsen. Fyrbøder E. A. J. Olsson.

s.s. »*Vesta*«. Torpederet i Atlanterhavet 1917. 1. Maskinmester E. M. Q. Larsen. Hovmester R. I. Devald. Koksmath P. Ingerdahl. Matros M. Petersen. Fyrbøder A. R. J. Söderlund.

s.s. »*Holar*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 1. Maskinmester G. Petersen.

s.s. »*Anna*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 2. Styrmand W. H. Sørensen.

s.s. »*Aurora*«. Torpederet i Nordsøen 1917. Matros S. C. H. D. Larsen.

3m. Skonnert »*Caroline Kock*«. Sænket i Atlanterhavet 1917. Letmatros E. A. Peterson.

s.s. »*Nerma*«. Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1917. 1. Styrmand N. M. Jakobsen. 2. Styrmand N. K. Jørgensen. 1. Maskinmester V. A. Jakobsen. 2. Maskinmester C. H. H. Ditlevsen. Hovmester N. A. Jessen. Matros A. Jakobsen. Fyrbøder J. E. E. Swensson.

Bark »*Martha*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1917. Kaptan Th. B. Fischer. Styrmand A. N. Anthonisen. Kok E. Persson. Baadsmand Th. R. A. Reenberg. Matros R. V. Nielsen. Matros N. P. Jensen. Matros J. R. Gullberg. Matros J. Rolles. Ungmand F. J. L. C. Johansen. Ungmand N. O. V. M. Sivertsen.

Skonnert »*Gerda*«. Forsvundet i Østersøen 1917. Kap-

tajn H. Illum. Kok C. A. J. S. Hansen. Kok H. P. Olesen. Letmatros C. M. Pedersen.

3m. Skonnert »*Hydra*«. Sænket i Atlanterhavet 1917. Kaptajn E. J. Rasch. Matros J. Hansen. Matros E. Th. Christensen. Matros J. Kristiansen. Matros H. Thomassen. Matros H. Karlson.

Bark »*Elsa*«. Torpederet i Kanalen 1917. Matros P. Pedersen. Letmatros J. Madsen. Letmatros N. Bengtson. Letmatros A. Hylen. Letmatros A. Matsson.

s.s. »*Radoosen*«. Torpederet i Kanalen 1917. Matros R. E. Rath.

s.s. »*Anglo Dane*«. Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1917. Fyrbøder N. V. Jonsborg.

s.s. »*Margrethe*«. Beskydning fra tyske Krigsskibe i Nordsøen 1917. 2. Styrmand G. R. Jørgensen. Hovmester H. B. L. With. Fyrbøder K. J. P. A. Boye.

s.s. »*Novillo*«. Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1917. 2. Maskinmester P. K. Hansen. Donkeymand Li Pen Sing. Fyrbøder Lin Ah Jale. Lemper E. Gômez.

s.s. »*Ulfsborg*«. Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917. 1. Styrmand H. Hemmingsen. 2. Styrmand H. P. Hansen. 1. Maskinmester C. L. Nielsen. 2. Maskinmester H. H. Schmidt. Maskinassistent C. S. Christiansen. Hovmester M. L. Knudsen. Kok F. F. L. G. Gagner. Matros Æ. C. Fagerstrøm. Matros E. J. Sjøblom. Letmatros H. P. O. Hjorth. Letmatros N. B. Nilsson. Fyrbøder H. V. Müller. Fyrbøder T. V. Johnbek. Fyrbøder J. A. Bergroth. Fyrbøder E. Olsson. Dreng V. E. Nielsen.

s.s. »*Frisia*«. Forlis efter Kolission i Konvoj i Nordsøen 1917. Kaptajn C. E. Larsen. 1. Styrmand P. A. Lenander. 1. Maskinmester P. L. E. Hansen. 2. Maskinmester H. V. Henriksen. 3. Maskinmester H. K. Larsen. Hovmester H. C. M. Wimmelmann. Tømmermand C. J. Gustafsson. Matros R. Olsen. Matros F. Christensen. Matros A. Jeppesen. Letmatros J. O. Hansen. Fyrbøder J. P. Andersen. Fyrbøder T. F. Vidiendal. Dreng A. E. E. Jørgensen. Passager Letmatros L. K. Hansen.

3m. Skonnert »*Gerda*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1917. Kaptajn R. S. iNelsen. Styrmand H. L. Franzell. Baadsmand K. A. Svendsen. Matros N. L. Sørensen. Matros K. W. iNelsen. Letmatros W. Overbye. Letmatros L. C. Larsen. Letmatros A. Bloembergen. Letmatros A. Dryall. Hovmester A. Anson.

s.s. »*Adolph Andersen*«. Torpederet i Kanalen 1917. Fyrbøder A. Carlsen.

s.s. »*Perm*«. Torpederet eller minesprængt i Kanalen 1917. Hovmester P. Sørensen. Kahytsopvarter F. M. Ernst.

s.s. »*Peter Willemoes*«. Torpederet i Nordsøen 1917. 1. Maskinmester N. H. Nielsen. 2. Maskinmester A. V. de Lemos.

s.s. »*Ajax*«. Torpederet eller minesprængt i Atlanterhavet 1917. Kaptajn C. C. Krog. 2. Styrmand A. A. F. Johansen. 1. Maskinmester P. E. Andersen. 2. Maskinmester A. I. Gustafsson. Kok S. G. B. Christensen. Matros H. O. V. Eriksen. Matros C. J. Larsen. Matros P. Careno. Fyrbøder J. A. Nissen. Fyrbøder L. H. Ott. Fyrbøder K. N. Lund.

s.s. »*Hekla*«. Torpederet i Middelhavet 1917. Kaptajn P. F. Poulsen. 2. Styrmand H. Schou. 1. Maskinmester O. N. Pedersen. 2. Maskinmester N. V. A. Mølbye. Maskinassistent P. S. Pedersen. Hovmester T. P. Petersen. Kok M. V. Dagsberg. Matros G. Mirabella. Matros D. Palomba. Fyrbøder A. Esposito. Fyrbøder G. Barbarulo. Dreng J. J. Nielsen.

s.s. »*Frederiksholm*«. Forsvundet i Kattegat 1917. Kaptajn F. Mygind. 1. Styrmand J. Boye. 2. Styrmand C. Villadsen. 1. Maskinmester M. E. Henriksen. 2. Maskinmester N. Navrbjerg. Matros S. L. Weng. Matros J. Jensen. Fyrbøder F. Israelsen.

Galease »*Kathinka*«. Forsvundet paa Rejse Risør—Københavnn 1918. Kaptajn S. C. Vallentin. Ungmand P. C. Christensen.

s.s. »*Dagny*«. Torpederet i Atlanterhavet 1918. Kok C. C. Sørensen. Matros J. Karlsen.

s.s. »*Eos*«. Forsvundet i Nordsøen 1918. Kaptajn H. J. Lemmeke. 1. Styrmand P. J. W. Jørgensen. 2. Styrmand E. Nielsen. 1. Maskinmester S. J. S. Skall. 2. Maskinmester Th. G. Pôhls. Hovmester J. C. H. Lyngse. Hovmestermath A. J. Jørgensen. Kok E. V. G. R. Hansen. Matros L. A. C. Bejlegaard. Matros J. E. L. Faldt. Matros C. G. Heggenes. Matros J. G. Lindell. Matros S. A. Sørensen. Matros A. V. Øjersen. Matros C. Gudmundsen. Fyrbøder A. V. iNelsen. Fyrbøder O. B. Olsen. Fyrbøder H. A. Petersen. Fyrbøder J. E. M. Hansen. Dreng S. Berthelsen. Passagerer: Kaptajn M. L. Nielsen. Kaptajn J. A. H. Krohn. Styrmand V. Thomsen. 1. Maskinmester P. E. Saunte. 3. Maskinmester G. M. Mortensen. Hovmester C. J. Rasmussen. Niels Madsen.

3m. Skonnert »*Auollo*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1918. Kaptajn G. W. Wilde. Styrmand L. Jensen. Kok A. Albrechtsen. Matros E. K. Grønne. Matros P. H. Petersen. Matros K. T. J. Skov. Matros E. H. A. Halvorsen.

s.s. »*Indien*«. Sænket i Atlanterhavet 1918. Kaptajn A. V. Kierulff. 1. Styrmand S. Liljefalk. 3. Styrmand A. S. Sørensen. 1. Maskinmester C. G. Lasson. 2. Maskinmester V. Grønholm. Maskinassistent S. A. Fagerlund. Kok N. Øhre. Baadsmand S. T. Petersen. Tømmermand P. Lempiainen. Matros C. V. Olsen. Matros P. C. Jørgensen. Matros L. Skytte-Larsen. Matros J. P. Petersen. Letmatros F. E. Mogensen. Ungmand V. Hansen. Fyrbøder C. F. E. Petersen. Fyrbøder G. F. Wulff. Fyrbøder F. C. Richardsen. Fyrbøder A. J. A. Søndervang. FyrbøderA. iNelsen. Fyrbøder S. Homer. FyrbøderN. G. Nystrøm. Fyrbøder A. Johnson. Fyrbøder V. Hansen. Fyrbøder E. W. Larsen. Dreng G. H. Braun. Dreng N. Lund. Dreng Ah Sing. Dreng Koh Sing.

m.s. »*Samsø*«. Torpederet eller minesprængt i Nordsøen 1918. 1. Styrmand H. F. Jørgensen. 2. Styrmand C. V. D. Rasmussen. 1. Maskinmester C. C. T. Jørgensen. 2. Maskinmester E. T. Lous. Hovmester J. Larsen. Matros G. V. Sigurdsson. Matros C. V. Sørensen. Letmatros O. Jensen. Dreng A. D. T. Jessen.

3m. Skonnert »*E. E. Petersen*«. Minesprængt i Kattegat 1918. Kaptajn R. E. Rasmussen. Letmatros H. C. Larsen.



Motorajgt »*Axel*«. Forsvundet paa Rejsen København—Nexø 1918. Skipper C. C. O. Johnsen. Letmatros C. V. Petersen.

3m. Skonnert »*Frem*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1918. Kaptajn E. C. Sonne. Styrmand J. K. Rasmussen. Kok K. H. Friis. Letmatros N. Nissen.

3m. Skonnert »*Asta*«. Sænket i Atlanterhavet 1918. Kaptajn P. de Hemmert-Hennetved. Styrmand A. Baardsen. Matros J. K. G. Pedersen. Matros F. Johansen. Motorpasser H. Olsen.

s.s. »*Carl*«. Torpederet i Atlanterhavet 1918. Kaptajn P. E. Jepsen. 1. Styrmand S. N. C. Jensen. 2. Styrmand K. F. Hartmann. Baadsmand K. Hansen. 10. Udlændinge.

Bark »*Frida*«. Beskydning fra tysk Undervandsbaad i Nordsøen 1918. Styrmand C. W. Baastrup. Hovmester N. C. Andersen. Baadsmand V. O. Madsen. Matros A. M. S. Jørgensen. Matros O. R. Th. Gerster. Ungmand A. B. H. Ott. Ungmand N. P. Nielsen.

s.s. »*Helene*«. Kaptajn N. H. Clausen, dræbt i Rouen af en Bombe fra en tysk Flyver. 1. Maskinmester M. J. Arentzen, dræbt ved Torpedering i Bristolkanalen 1918.

m.s. »*Columbia*«. Torpederet i Middelhavet 1918. 3. Maskinmester A. Hjersing Petersen.

3m. Skonnert »*Activ*«. Forsvundet i Nordsøen 1918. Kaptajn J. A. M. Brandt. Styrmand J. iNelsen. Kok M. A. Jensen. Baadsmand J. S. Jensen. Letmatros P. G. Pedersen. Ungmand H. Hansen. Ungmand H. P. L. Hansen.

s.s. »*Uranienborg*«. Minesprængt i Aalbækbugten 1918. Tømmermand J. O. Højlund.

3m. Skonnert »*Hejmdal*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1918. Kaptajn H. Hansen. Styrmand A. Th. Larsen. Kok H. Hansen. Letmatros H. B. Hansen. Letmatros J. P. H. B. Nielsen. Letmatros A. E. M. Petersen. Ungmand I. Jørgensen.

Skonnert »*Mars*«. Forsvundet i Nordsøen 1918—19. Kaptajn P. Køhler. Styrmand A. C. Madsen. Kok P. M. Petersen. Letmatros J. A. T. Godskesen.

3m. Skonnert »*Rigmor*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1919. Kaptajn O. Sigurdsson. Styrmand O. Olafsson. Matros K. Laursson. Matros F. Gudnason. Matros G. Helgason. Matros T. Joelsson. Motorpasser J. Johannsson.

s.s. »*Carmen*«. Minesprængt i Skagerak 1919. Kaptajn N. Iversen. 1. Styrmand A. J. Jeppesen. 2. Styrmand N. A. Pedersen. 1. Maskinmester J. C. Berthelsen. 2. Maskinmester V. P. V. Sørensen. Maskinassistent A. S. Hellemann. Hovmester N. Nielsen. Koksmath A. M. V. Pedersen. Matros E. G. Jensen. Matros L. E. H. Larsen. Matros V. A. Rasmussen. Matros H. K. A. O. Mortensen. Fyrbøder O. Hansen. Fyrbøder S. V. Pedersen. Fyrbøder J. C. Lauritzen. Fyrbøder S. K. Sørensen. Dreng S. P. T. Rasmussen.

Skonnert »*Eden*«. Forsvundet i Atlanterhavet 1919. Kaptajn K. A. Kruse. Matros Chr. Petersen. Ungmand E. D. Larsen.

Skonnert »*Carl*«. Forsvundet paa Rejse Bergen—Island 1919. Kaptajn S. Andersen. Styrmand H. O. H. M. Nielsen. Kok A. O. I. Jensen. Letmatros C. E. Nielsen. Letmatros J. P. A. Mikkelsen.

3m. Skonnert »*Danmark*«. Forsvundet paa Rejse Dover—New Foundland 1919. Kaptajn J. C. Jensen. Styrmand C. B. Rasmussen. Letmatros C. O. Petersen. Letmatros C. R. G. Jensen. Ungmand E. Rasmussen.

Skonnert »*Svend*«. Forsvundet i Nordsøen 1919. Kaptajn P. E. Hansen. Styrmand B. T. G. iNelsen. Kok K. H. Jacobsen. Matros P. E. A. Petersen. Matros C. Paulsen.

---

Fra *Kongen* og følgende Institutioner var signerede Kranse nedlagt ved Monumentets Fod:

*Dansk Sejlskibsrederiforening.*
*Danske Jordbrugere hilser og ærer Jert Minde.*
*De Allieredes danske Vaabenfæller.*
*Capt. N. Iversens Enke og Datter, Fanø, og fra Capt. Mikkelsens Enke.*
*Dæksofficersforeningen.*
*Norges Rederforbund.*
*Sveriges Rederforbund.*
*Maskinmestrenes Forening.*
*Det østasiatiske Kompagni.*
*Københavns Skipperforening.*
*Dansk Lodsforening.*
*Radiotelegrafistforeningen af 1917.*
*Dansk Styrmandsforening .*
*Den alm. danske Skibsførerforening af 1874.*
*Från kung. svenska regeringen.*
*Den kgl. norske Regering.*
*Fra Islandi.*
*Suomi (Finland).*
*Dansk Dampskibsrederiforening.*
*Søfyrbøderne.*
*Dansk Hovmesterforening.*
*Tre Baltic & International Maritime Conference.*
*Fanø Skibsrederforening.*
*Mønstringskontoret.*
*Maskinmestrenes Forening.*

---

*1½ Million Rødspætter. — Det store Udplantningsarbejde fra Nissum Bredning begynder i April.*

Rødspættebestanden i den sydlige Del af Kattegat er ved at dø ud, men man vil hjælpe herpaa ved at udplante 1½ Million Rødspætteyngel. Dette store Arbejde, som vil blive ledet af Direktøren for den biologiske Station, Dr. phil. A. C. Johansen, tager sin Begyndelse den 20. April og ventes sluttet en af de første Dage i Maj. Det er 90,000 Kilo Rødspætter, der skal transporteres fra Nissum Bredning i Limfjorden til Kattegat og Bælterne, 60 Kvaselaster af denne myldrende Yngel, og forskellige Fiskere har allerede tilbudt at paatage sig Transporten.

*Indvandringstallet uforandret i Aar. — Det amerikanske Senat vedtager Johnsons Forslag.*

Den svenske Amerikalinje har fra New York modtaget et Telegram, hvori meddeles, at det amerikanske Senat i Overensstemmelse med Senator Johnsons Forslag har vedtaget, at de hidtil gældende Indvandringskvota skal være uforandrede endnu et Aar.

Fiskemarked Søndag Morgen i Altona.

# Et stort Havfiskeri — et større Danmark!

Af *Generalkonsul Yde*, Hamborg.

Fortsat.

*Et Transport- og Eksport-Udvalg.*

Der forekommer mig derfor at være al Anledning til igennem et særligt Udvalg at tage fat paa en Undersøgelse af, hvorledes Transporten kan forbedres, og til en saadan Undersøgelse er baade trafikkyndig og købmandsmæssig Assistance nødvendig, for at positive Forslag kan stilles. Derfor vilde Erhvervsministeriet gøre vel i at nedsætte et 5-Mands Udvalg til Overvejelse af Fisketransport-Spørgsmaalet. Dette Udvalg burde bemyndiges til at lade anstille praktiske Forsøg med hurtig Transport og hurtigt Salg af dansk Kvalitetsfisk paa nærliggende udenlandske Pladser. Jeg er ganske enig med dem, der har gjort sig til Talsmand for Indførelse af *Standard-Pakninger af Fisk* og en *Standard-Mærkning*. Jeg har været inde paa det før, men lad mig gentage det her, at Lurmærket for dansk Smør ikke blot er et Tegn paa denne Vares Oprindelse, det er efterhaanden ogsaa blevet et *Kvalitetsmærke*. Da den danske Kvalitetsfisk kan blive ligesaa vanskelig at konkurrere med som det danske Smør, er det saare logisk at konkludere, at hvad der har gavnet i det ene Tilfælde, ogsaa vil kunne gavne i det andet. Lad os faa lurmærket dansk Fisk!

Iøvrigt skal jeg endnu ganske kort omtale Norges omfattende Arbejde for at forbedre Fisketransporten, særlig til Sydtyskland, Østrig og Italien. Disse Forsøg har været ledet under Kontrol af norske Embedsmænd. Den norske Jernbandirektør Hr. *Ingier* udtaler herom i et Interview: »Leipzig er en By, som særlig maa interessere den norske Fiske-Eksport. Megen af den Fisk, der falbydes hernede, stammer utvivlsomt fra Norge. Fisken *er landsat i tyske Havne, omladet og videresendt med Jernbane til Leipzig*. Prisen er lav, men Fiskens Udseende ogsaa et saadant, at den ikke kunde være solgt i Norge. Fra den indirekte vil *Norge gaa over til den direkte Forsyning*. Den 5. Februar afgik fra Trondhjem en Fisketransportvogn, som den 9. Februar ankom til Leipzig. Vognen blev aabnet i Overværelse af en Række interesserede, der alle udtalte deres store Anerkendelse af Kvaliteten. Baade Fiskehandlere og andre Kunder udtalte sig med Lovord om den norske Fisks Kvalitet. Aldrig havde man set saadanne Fisk i Leipzig. Det vakte ligefrem Sensation, at Fisken ikke lugtede.« I denne Sammenhæng kan jeg fra egen Erfaring nævne, at jeg bl. a. i Hannover og i London har set Fisk, som den fattigste Arbejder i Danmark, ikke vilde røre med en Ildtang, og som ikke desto mindre blev falbudt i ordentlige Butiker. Nu beder jeg bemærket, at den norske Direktør taler om en Transport fra — Trondhjem til Leipzig. Det er en lang Distance, og nogle Tal er nok til at vise, hvor langt nærmere Danmark ligger det mellemeuropæiske Fiskemarked:

Plakat der viser hvorledes man i Tyskland forstaar at agitere for Fiskespisning.

Distancen Trondhjem—Leipzig via Sassnitz 1804 km
» Esbjerg—Leipzig via Flensborg ... 665 »
» Esbjerg—Leipzig via Warnemünde 839 »
» Kbh.—Leipzig via Warnemünde... 650 »

Det fremgaar af disse Tal, at naar Talen er om dansk Kvalitet, ligger to vigtige danske iFskeeksport-Centre ca. 1000 km nærmere det tyske Marked end den store iFskeeksportør Norge. Der tiltrænges ikke nogen nærmere Udredning af, at en saa let fordærvelig Vare som Fisk har Betingelsen for at komme langt friskere og hurtigere frem, naar den kun skal befordres over en kortere, end naar den skal befordres over en længere Distance. Lad os derefter se lidt paa, hvad den kortere Afstand betyder i Fragtbesparelse. En Vognladning (a 5 Tons) frisk Fisk koster i Fragt følgende:

Trondhjem—Leipzig via Sassnitz ..... Mk. 522,—
Esbjerg—Leipzig via Flensborg ..... » 342,—
Esbjerg—Leipzig via Warnemünde ..... » 258,—
København—Leipzig via Warnemünde ... » 236,—

Tallene er opgjort paa Basis af Valutakurser i Slutningen af Februar 1926 og viser altsaa, at der ved de heromhandlede Transporter spares henholdsvis Mk. 180,—, Mk. 264,— og Mk. 286,— pr. Vognladning i den danske Eksports Favør. Naar Fragten Esbjerg—Warnemünde—Leipzig er billigere end den direkte Linie Esbjerg—Flensborg—Leipzig, skyldes det den særlige Rabat, Tyskland giver for Transport over Warnemünde.

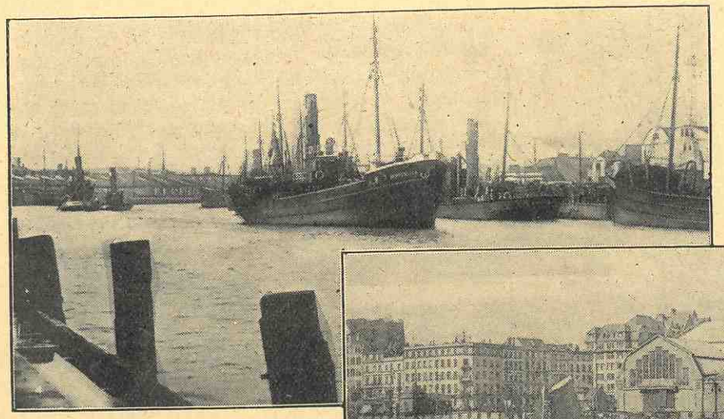
En endnu kortere Vej til Luxusmarkeder er Lufttransporten. Det er vel lidt for tidligt at tænke paa regelmæsisg Transport, men Luxusvarer som Hummer, Østers, Rejer etc. maa sikkert i Fremtiden dirigeres ad Luftvejen.

*Fiskeri-Industri.*

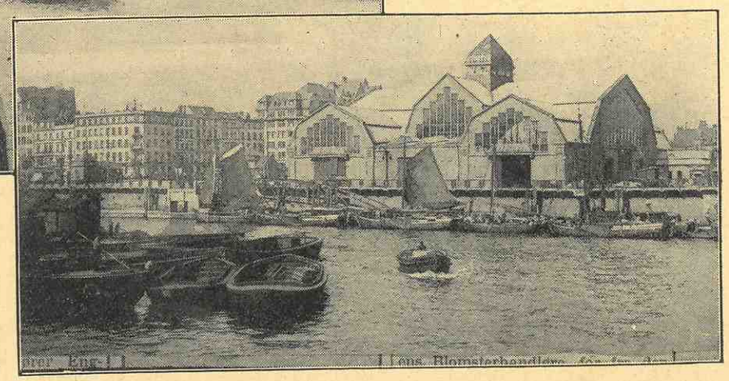
Selv om et dansk Havfiskeri kan finde Afsætning for den indfangede Fisk, faar hele denne Erhvervsvikrsomhed dog først fuld nationaløkonomisk Betydning for os, hvis Fisken kan sælges i eller via Danmark, og derfor maa Fiskeriet sættes i Forbindelse ikke blot med vore Købmænd, men ogsaa med en hjemlig Industri. Er vi ikke indrettede paa Industrialisering, faar vi snart at se, at vore Baade ligesom Tyskere og Italienere løber ind til fremmede Havne og sælger Fangsten som Raaprodukt til en fremmed Industri, der atter sælger til os. Lad os derfor et Øjeblik se paa, hvorledes Fiskeindustrien er indrettet i de Lande, som i de senere Aar har udviklet Havfiskeriet i særlig høj Grad. Det er mest nærliggende at hente Eksemplet fra Tyskland.

Princippet i moderne Industrialisering er det, at intet maa gaa til Spilde. Alt skal udnyttes. Hvad der ikke duer til noget, duer til Gødning, og hvis vi i Danmark fik flere Fiskeguano-Fabriker, har vi jo ikke langt til Kunderne. Det er naturligvis den daarligste Forretning at lade Fisken gaa i Gødningsfabriker, men det er dog bedre end kaste den bort til ingen Nytte. Tjener vi for lidt paa den Fisk, der gaar til Gødning, saa tjener Landbruget ved at faa billig Gødning, saaledes at det nationaløkonomiske Regnskab maa opgøres over to Konti. Et andet ledende Princip, som er i rivende Udvikling indenfor Havfiskeriet, er Driftscentralisation, d. v. s. at en hel Række forskellige Erhvervsvirksomheder svejses sammen til et økonomisk og administrativt Hele. Noget lignende kender vi fra vore egne Andelsselskaber. Store Havfiskeriselskaber tager med andre Ord det mest mulige i egen Haand, lige fra Fangst til Præservering, og dette foregaar hyppigt paa den Maade, at de store Selskaber finansierer eller er Parthavere i en lang Række af Søsterselskaber. Paa denne Maade sikrer man sig et bredt Fundament for Rentabili-

En anden Plakat af samme Indhold.



Fiskehalle, Altona.



Fiskerihavnen,
Friederichshafen.

tetsberegningen, idet man ofte har Andel i Udbyttet baade ved Fangst, Fabrikation og Salg. En saadan Koncentration har sine Fordele og sine Mangler, og den er kun at anbefale, hvor det lykkes at faa de enkelte Virksomheder ledet af fuldt ud sagkyndige Personer og et intimt Samarbejde med dygtige Købmænd bevaret.

Det er en Kendsgerning, at de tyske Havfiskeriselskaber i de sidste Aar har klaget højlydt og raabt paa Statsstøtte. Men hvem klager ikke for Tiden, og hvem mener ikke, at Staten maa hjælpe! Ud af Jammeren leder man den Konklusion, at de tyske Fiskeriselskabers Virksomhed skræmmer i Stedet for at opmuntre. Dette er ganske overfladisk. Det er jo ikke alene de tyske Fiskeriselskaber, der klager, det er alle tyske Erhvervsvirksomheder lige fra Landbruget til Skibsbygningsindustrien og de store koncentrerede Virksomheder. For Havfiskeriselskabernes Vedkommende gælder det i særlig Grad, at et Studium af Aarsregnskabet ikke giver noget Billede, hvoraf man kan drage positive, forretningsmæssige Slutninger. Mangfoldige Ting unddrager sig Offentlighedens Kontrol. Man maa saaledes fastholde i Erindringen, at disse Selskaber var standsede under Krigen, Cuxhaven var en Fæstning, Maskiner har lidt Skade ved ikke at være brugt eller ved at være brugt til militære Formaal, Handelen har kæmpet med Inflation, vanskelige Jernbaneforhold, et desorganiseret hjemligt Marked, ekstraordinær Beskatning, knappe Pengeforhold med en Rentefod op til 18 pCt. eller mere. Det maa heller ikke overses, at de tyske Havfiskeriselskaber sejlede 57 Millioner kg Fisk ind til Aberdeen, hvor den solgtes for Sterling.

Den eneste Ting, der kan sluttes af det tyske Havfiskeris nuværende Stilling, er, at *den optimistiske Tro paa Fremtiden er bevaret,* idet der stadig bygges nye Baade og stadig propaganderes for en yderligere Udvikling. Fiskerihavnen i Altona paatænkes udvidet. Det store pragtfulde Anlæg i Cuxhaven er i de senere Aar stærkt forøget. Paa Basis af en Statsbevilling paa 62 Milliarder Mark (grundet paa Inflationen lader Beløbet sig svært omsætte i Guldmark, men den 31. Januar var Værdien 31 Mill. Gm., der i Midten af Aaret svandt ind til knap 2 Mill. Gm.) begyndte man i 1923 i Geestemünde paa en Udvidelse af den derværende Fiskerihavn. Arbejderne fortsættes paa Basis af en ny Bevilling paa 13 Millioner Mark, hvoraf Byen er interesseret med 5½ Million. Udvidelsesgebetet omfatter et Stykke Land paa ca. 433 Hektar.

Hvis det tyske Fiskeri kun gav Løfter om Tab, vilde disse Nyarbejder og Udvidelser være uden Mening, og under de vanskelige Pengeforhold vilde man heller ikke have kunnet tilvejebringe de nødvendige Midler hverken hos Staten eller Kommunen. Nej, man skal være meget varsom med de Konklusioner, man vil udlede af Havfiskeriselskabernes Beretninger. Selv naar Selskaberne giver ingen eller kun en ringe Dividende, er deres nationaløkonomiske Betydning stor. *Disse Selskaber ses overalt at sætte en enorm Kapital og Aktivitet i Bevægelse og virker som Følge deraf befrugtende langt længere ud i Nationaløkonomien, end man ved en flygtig Betragtning gør sig Forestilling om.* Eksempelvis kan nævnes, at Bankerne i Cuxhaven i 1925 havde en samlet Omsætning af 600,000,000 Guldmark, deraf den lokale Sparekasse 20,000,000 og en Andelsbank 15,000,000 Gmk. Vereinsbank, der er Pioneren, havde alene en Omsætning af 160,000,000 Guldmark. I 1924 aabnede Rigsbanken en Filial. Interessant er ogsaa Stigningen i Antallet af de *Købmænd* (Eksportører), der paa de store Pladser beskæftiger sig med Fiskehandel. Den tyske Fiskeriby Geestemünde har 27,000 Indbyggere, og heraf regner man, at 8000 har deres Indtægter igennem Fiskerierhvervs-Virksomhed.



Cuxhaven er noget mindre og har kun 17,000 Indbyggere, hvoraf Havfiskeriet giver Beskæftigelse til ca. 4000. Til Sammenligning skal nævnes, at Esbjerg har 23,000 Indbyggere. I en By som Cuxhaven er efterhaanden følgende Fiskerierhvervs-Virksomheder groet op:

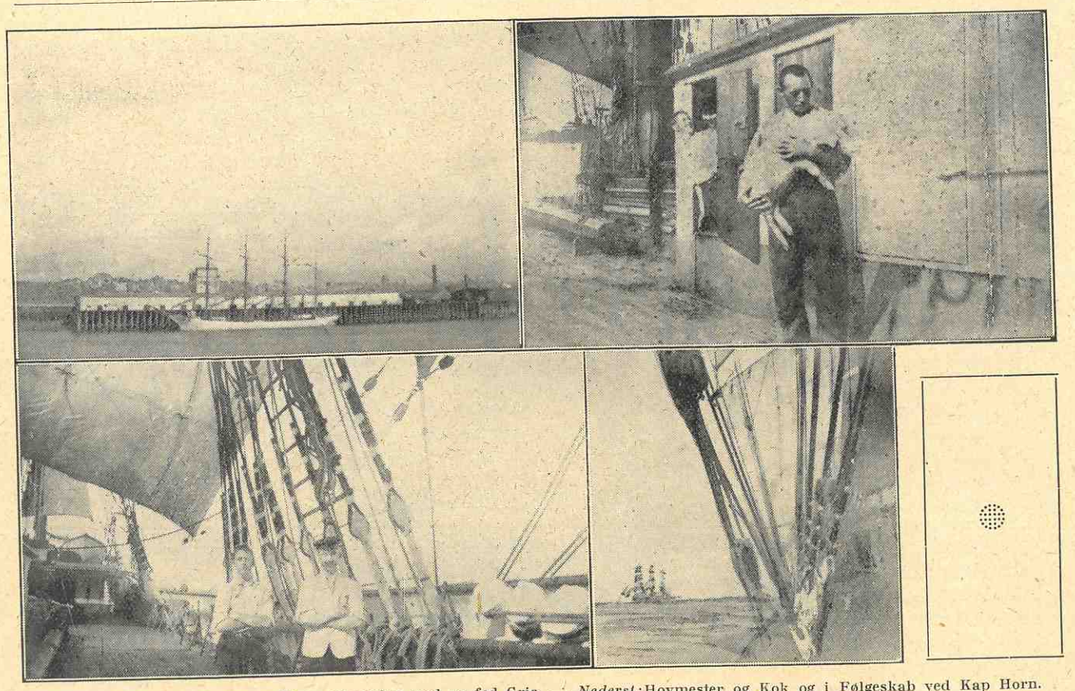
Fangst-Selskaber,
Klipfiske-Værk,
Røgerier,
Salterier,
Stegerier,
Tørrerier,
Marineringsanstalter,
Konservering i Olie, Tomat og Mayonaise etc.,
Henkogningskøkkener for Fiskeboller etc.,
Medicinal-Levertrans-Fabriker,
Fiskemelsfabriker,
Gødningsfabriker,
Fiskeri-Auktionshaller,
En gros-Forretninger med frisk Fisk for Ind- og og Udland,
Netfabrikation,
Daasefabrikation,
Snedkerier,
Kassefabriker,
Isværker,
Eddikefabriker,
Skibsværfter,
Skibsreparationsværfter,
Provianteringshandlende,
Banker ı et Antal af — 8.

Et dansk Havfiskeri maatte naturligvis tilstræbe at kunne støtte sig til Industrier indenfor de samme Kategorier, som her er nævnt, men noget saadant kræver ikke overalt Nyanlæg. Vi har for Tiden saa mange Konservesfabriker i Danmark, at de ikke paa langt nær kan beskæftiges, saaledes at *Tilførsel af Raavarer ikke alene betyder forøget Virksomhed, men ogsaa at nogen nu død Kapital gøres produktiv.* Penge til Konservesfabriker er altsaa ikke nødvendi- Af de øvrige Industrier koster nogle en Del Penge, andre saa godt som intet. Til Røgerier, Salterier etc. behøves blot Skure. Bekostningen ved de øvrige Anlæg overvurderes; saaledes er Klipfiske?Tørrerier ikke nær saa dyre som antaget, men dette skal jeg omtale siden.

Jeg har gjort mig til Talsmand for en større fiskeriindustriel Udvikling, ikke blot fordi det synes mig klogt at tage ogsaa de henhen hørende nye Erhvervsmuligheder med i Betragtning, men ogsaa fordi jeg ved, at nye fiskeri-industrielle Initiativer blot ligger og venter paa Opmuntring og Medbør. Der ligger f. Eks. et godt Forslag om Nedlægning af Foreller. Der arbejdes i Jylland for Oprettelsen af en Fiskemelsfabrik. En dansk Opfinder ligger med en fortræffelig Plan angaaende et Fiskeskind-Garveri baseret paa Hajfangst. Der er særlig Grund til at omtale denne Fangst, fordi den, skønt i Almindelighed ganske ukendt her, har tiltrukket sig to ellers lidet fremtrædende danske Købmænds Interesse, og fordi den netop i Øjeblikket synes at staa foran et Gennembrud. Naar jeg ingen Navne nævner i denne Forbindelse, er det, fordi jeg ikke ved, om det ønskes. Vigtigere er det ogsaa, at fremragende engelske Fagkredse er begyndt at interessere sig for Sagen. Der er i England startet et Selskab »*Marine Products* Ltd.«, som har taget Sagen op med Anlæg for Hajfangst og industriel Udnyttelse af Hajfiskedistrikterne i *Sydafrika* og *Australien.* Det drejer sig i første Linie om Tilberedning af Læder af Hajens Hud. Jeg har set Prøver af dette Læder i de forskelligste Garvninger fra almindeligt Saale- og Overlæder til Luksuslæder til Fodtøj, Rejseartikler, Møbelbetræk, Automobiler og mangfoldigt andet. Udtalelser i Fagskrifter som »The Leather World« af 28. Jan. 1926 og af Fagmænd som Mr. *H. D. Richardson,* Direktør for »*Boxters' Leather Company, Ltd.*«, og Mr. *T. A. Roberts,* Udgiveren af »*The Footwear Organiesr*«, fremhæver Hajlæderets Styrke, smukke Udseende og Anvendelighed overalt, hvor Stoffer af denne Art bruges. Men med Læderproduktionen er Hajfiskeriet langtfra udnyttet. En Række andre mere og mindre værdifulde Produkter med hele Verden eller store Omraader som Marked knytter sig til det. Af Hajen produceres Olie, Lim, Isoleringsmateriale, Farvestoffer, Polermateriale, Dyrefoder, Gødning og endelig tørret Kød og Finner, der har et mægtigt oversøisk Marked. Da vi i vore egne Farvande — Grønland — har Hajer nok, bør det overvejes at kombinere denne Fangst med andet Fiskeri i disse Egne. Sagen fortjener dobbelt Opmærksomhed, fordi vor Garveindustri mangler Huder nu, vi eksporterer Kvæg og ikke Kød til Tyskland, og fordi den ypperligt lader sig kombinere med en Selskabsdannelse paa Havfiskeriomraadet.

Her kunde nævnes endnu mange fiskeriindustrielle Chancer med hjemlige Strande som Basis. Lad mig blot anføre, at der i 1923 i Limfjorden fangedes 76,000 kg Brislinger og over 1½ Mill. kg Sildinger. Hvad, om vi lærte at nedpakke dem i Stedet for hyppigt at sælge dem til Spotpriser. Prisen for Sildinger varierer fra 20—50 Øre pr. kg. Men smaa Sild af samme Type i fikse Nedlægninger har i Hamborg en Butikspris af 7 Øre pr. Styk! Jeg ved nok, at vi har forsøgt at pakke Sildinger og Brislinger, men *lad os blive ved med at forsøge.* Salterier koster ikke Penge af Betydning, men det gør ganske vist *Markedsapparatet,* da de smaa Fisk maatte pakkes i smaa, smukke *lurmærkede Tønder,* som man vel i en Overgangstid maatte opreklamere igennem Pressen. Jeg ser ingen Betænkelighed ved, at der fra Statens Side blev givet Tilskud til Reklamering i den danske Presse for »Saltede danske Brislinger« og »Saltede danske Sildinger«, og en saadan Pakningsindustri vilde være af stor Betydning for den lokale Befolkning baade i Thisted og andetsteds. Forholdet er jo det, at baade Brislinger og Sildinger til Tider forekommer i saa store Mængder, at de næsten ikke kan sælges. Naar derimod en Pakningsindustri er organiseret, saa vil der jo paa de store Fangstdage ske det, at en Mængde Mennesker, særlig Kvinder, faar ekstra Arbejde ved Nedsaltningen af de smaa lækre Dyr, og disse kan derfor sælges med en rund Fortjeneste baade for Fiskerne, Salterierne og de Købmænd, der forhandler Varen. Lad os derfor blive ved med at forsøge baade paa dette og paa andre fiskeri-industrielle Omraader. Norges glimrende fiskeri-industrielle Sukces er sandelig et udmærket og nærliggende Eksempel.

(Fortsættes i næste Nummer).



*Øverst:* »Spartan« i Havn. — Tømmermanden med en fed Gris. — *Nederst:* Hovmester og Kok og i Følgeskab ved Kap Horn.

# Sejlmageren fortæller.

## 62 Dage ved Kap Horn.

»Spartan« var en 4 mst. Bark, hjemmehørende i Tvedestrand, Norge. Den laa i Hamborg og lastede Koks for Callao, Peru. Der blev paamønstet hel ny Besætning, og en Formiddog stod vi saa 12 Matroser samt nogle tyske Drenge nede ved Havnen hos den bekendte Forhyringsagent Krøger, den Mand, der sammen med sin Kompagnon Mølledstedt har sendt i Tusindvis af skandinaviske Sømænd ud fra Hamborg. Herinde i det lille, snævre Kontor skrev vi saa under paa at følge »Spartan« til Vestkysten og videre tilbage til Nordeuropa for en Hyre af 55 Kr. pr. Maaned for Matroser og 25 Kr. for Drengene. Dagen efter gik vi ombord, og alt blev gjort klar til Afgang.

Det var tæt ind under Jul, men da vi skulde afsted før Højtiden, blev der fra den norske Sømandskirke sendt Julegaver ombord til alle Mand.

»Spartan« var paa godt 2000 Registertons og havde enkelte Bramsejl. Besætningen var paa 25 Mand.

Den 22 December 1913 forlod vi Hamborg og blev slæbt ned ad Elben. Da vi ud paa Aftenen naaede Cuxhaven, blæste det en Sydvest-Storm, og saa blev der kastet Anker for Natten. Vi haabede inderlig, at Vinden vilde holde sig i det Hjørne, i hvert Fald Juleaften over, og vi fik virkelig Lov til at holde Jul her paa Cuxhaven Red. Julegaverne blev delt ud. Jeg for min Part fik et uldent Halstørklæde, der var mig til megen Gavn; thi det var meget koldt i Dæks——, hvor vi havde vore Køjer, og Jernvæggene, der ikke var beklædt paa Indersiden, gnistrede af Rimfrost.

2. Juledag gik Vinden om i Nordvest, og nu fik vi travlt med at lette Anker. Slæbedamperen havde faaet Betaling for at slæbe os ud gennem Kanalen, og saa sagde vi Farvel til Tyskland. Med Damperen for Bougen og lidt Hjælp af Sejlene skød vi en god Fart ned mod Kanalen, glade ved, at vi snart kunde komme ned i varmere Klima.

Vi var lige kommen ind i Kanalen, da der kom en tysk Fuldrigger paa Vej mod Nordsøen. Pludselig lød der en Hvæsen fra Bugserbaaden, og



Dampen strømmede ud alle Vegne. Den holdt inde med Bugseringen og hejste Signalet: »Har faaet Maskinskade! Sæt Sejl!«

Naa, der var ikke andet at gøre end at kalde alle Mand paa Dækket, hale ind Slæberen og sætte Sejl. Da vi vel var kommen under Sejl, saa vi Bugserbaaden sætte afsted efter Tyskeren, som den hurtig naaede, og kort efter var den spændt for Fuldriggerens Boug. Nu var der tilsyneladende intet i Vejen med dens Maskine. Det var vel nok et Nummer, den lavede, for her var jo en Chance med at slæbe denne Sejler tilbage til Hamborg, saa behøvede den ikke at gaa ledig det lange Stykke Vej, og Betalingen for at slæbe os ud af aKnalen havde den jo faaet. Vor Kaptajn lovede da ogsaa, at han nok skulde huske det næste Gang, han kom til Hamborg.

Vinden var god, og for fulde Sejl gik det Syd over. Koks var jo ingen tung Last, og Skuden var ren i Bunden, saa det gik strygende. Paa 18 Dage naaede vi Linien; den traditionelle Daab fandt Sted. Der var kun et Par Stykker, der maatte i Baljen. Nordost Passaten fortsatte, indtil den afløstes af Sydosten. La Plata passerede vi efter 45 Dages Rejse, og først da vi var paa 40 Gr. Syd, fik vi Stille. En argentinsk Fiskedamper kom langs Siden, og vi fik Fisk i Stedet for Tobak og Whisky. Samtidig benyttede vi Lejligheden til at sende Breve i Land.

Vinden blev nu nordlig, og for fulde Sejl gled vi ned mod »Hornet«, haabende paa at slippe rundt uden stor Forsinkelse. — En finsk Matros havde lagt sig til Køjs; det var Tuberkulose, han led af.

Forholdet indbyrdes mellem Matroserne var ikke det bedste. Der var et Par Normænd, som ikke var rigtige Sømænd, men som gerne vilde lave Spektakler, og det kom ofte til Sammenstød til stort Ubehag for os andre.

Efter 52 Dages Rejse naaede vi ned til det frygtede og bekendte Cap Horn. Det var ved Aftentid. Vi saa de kolde, graa Klipper, der strakte sig ud i det fraadende Hav, og de tunge Bølger rendte forgæves Storm imod dem. Vinden var god, alle Sejl sat undtagen Røjlerne. Kaptajnen gik frem og tilbage paa Halvdækket. »Ved Midnat er vi rundt Hjørnet,« sagde han til Rorsmanden. Den gamle Tømmermand, der hørte Kaptajnens Ord, rystede paa Hovedet. »Jeg huer ikke den Sydvest-Sø, der gaar her,« sagde han, »der er nok Vind bagved,« og han fik Ret.

Den Vagt, der var paa Dæk fra 8 til 12, maatte klæde »Spartan« af lige ned til Undermærssejl. Da vi kom paa Dæk Kl. 12, laa vi Bidevind sydover for en frisk Sydvest, og tunge Søer slog ind over Forskibet. Der var foreløbig sat Stop for at komme rundt Hornet.

Et Par Dage gik. Stadigvæk Sydvest-Storm; men Søerne var nu vokset til en uhyggelig Højde. Brølende kom de væltende ind over Dækket, knusende alt paa deres Vej. Det var livsfarligt at gaa paa Dækket, og da der var Udkig paa Bakken, og han et Par Gange var skyllet ned fra sin Post, blev Udkiggen afholdt fra Ruftaget. Værst var det, naar vi skulde vende; vi kovendte et Par Gange i Døgnet. Skuden fløj afsted for Vinden, indtil der var braset op, og alle Braser var paa Plads paa Halvdæk og Ruftag; saa blev der raabt »Varsko!«, og langsomt blev der drejet til Vinden. Bjerge af Vand væltede nu ind over Dækket, og den samme stadige Kamp begyndte. Alt om Bord var vaadt, Klæder og Køjetøj, Ruffen var halv fuld af Vand det fossede ind alle Vegne. Gennemblødte gik vi til Køjs, laa med vaade Klæder paa. Naar vi stod op, rystede vi af Kulde. Skete det, at Vinden løjede af, rebede vi Mærssejl og satte dem. Friskede Vinden op, lød det: »Gør fast Mærssejl!«

Dag gik efter Dag — stadig det samme: Sydover, vende, nodover. Skib efter Skib kom forbi os styrede østerover. »Homeward bound«! Hvor vi misundte dem. Vi var dog ikke alene om Kampen mod Vestenvinden. Der kom daglig Skibe, der skulde vesterover, og tilsidst var vi 8 Skibe i Selskab. Det var dog ikke hver Dag, vi saa hinanden. Det Skib, vi saa oftest, var den amerikanske Bark »Edward Sewell«, Philadelphia »Seattle« med Petroleum.

En Nat blev Kabysdøren slaaet ind, og Tømmermanden fik saa Ordre til at slaa nogle Planker for det gabende Hul, hvor Vandet fossede ind. Da ingen af Vagtmandskabet havde synderlig Lyst til at være ham behjælpelig hermed, tilbød jeg ham min Hjælp, og med Hammer, Søm samt Planker blegav vi os ind i Kabyssen, hvor alting flød omkring: Gryder og Kedler. Der var et frygteligt Spektakkel, idet alle Køkkengrejerne fulgte Skibets Bevægelser og fløj styrbord og bagbord frem og tilbage. Vi anbragte Lanternen paa et Søm under Loftet, hvor dens flakkende Skær kastedes over den hele Redelighed. Planker blev savet af og passet til, og Døren var halvvejs dækket, da der kom en frygtelig Sø; det lyste hvidt over den luv Ræling. »Pas paa, Tømmermand!« raabte jeg, og selv krøb jeg op paa Bordet. I det samme brød Vandbjerget ind over Forskibet, ramte Ruf og Kabys, slog de Planker væk, vi havde sat op. I næste Øjeblik var Kabyssen fyldt med Vand, det bruste, sydede og bragede derinde. Da jeg stod ved Bordet, kunde jeg holde Hovedet over Vandet; men Tømmermanden, der havde tabt sin Hammer, vilde have denne med sig, før han søgte Sikkerhed, og saa var han for sent paa Vej. Vandet strømmede ind og førte ham med sig mod læ Dør; det halve af Døren blev revet af, og Vandet fossede ind gennem det fremkomne Hul, men Tømmermanden greb fat i Dørkarmen og fik her et Holdepunkt. Den største af Kedlerne eller rettere sagt Gryderne var bleven slaaet ud fra det Skab, hvor den ellers havde sin Plads, og nu blev den af Vandet kastet frem og tilbage, den ramte Tømmermandens Ben, og han mistede Balancen, gled bagover og satte sig med et Vræl paa Enden i Gryden, der fortsatte sin Fart. Fra Borde til Borde gik det. Det var et kosteligt Syn at se den gamle Mand sidde i Gryden og age frem og tilbage paa Dørken; hver Gang han naaede til en Ende paa sin Fart, slog Vandet over

hans Hoved, og han rystede og spyttede. Heldigvis var der saa højt Dørtrin — omtrent en Alen højt —, og Gryden var saa tung, at den ikke kunde komme gennem Døren ud paa Dækket; thi ellers vilde snart baade Gryde og Tømmermand være gaaet udenbords. — »Giv mig en Haand!« raabte han. Jeg lo, saa det gjorde ondt det var ogsaa et Syn, der var værd at le af. Endelig fik jeg ham stoppet i Farten, og vi bandt saa Gryden fast til en Krog oppe i Loftet, og her kunde den saa hænge uden at gøre Skade. Saa maatte vi have nye Planker, og det blev næsten Dag, førend vi havde faaet Døren saaledes tillukket, at den var nogenlunde sikker.

Dag gik efter Dag, Uge efter Uge. Storm af Sydvest Vest og Nordvest. Vi sejlede Syd, vendte og sejlede Nord; men vesterover — det var en Umulighed. Humøret sank. Kom vi da aldrig rundt det »forbaskede Hjørne«? som en Svensker sagde.

Den syge Finne laa i sin Køje og bandte baade paa Engelsk og Finsk. Vidste han blot, hvem der var »Jonas«, vilde han hives over Bord med det samme. Som de fleste Finner var han overtroisk, og det kunde vist hjælpe at kaste et Pengestykke i Vandet. Næste Gang en Mand gik til Rors, fik han 1 tysk Mark med og kastede denne i Vandet agterude. Dog intet hjalp.

Vi blev sløve og ligegyldige. Naar Vejret var daarligt, kunde Kokken ikke være i Kabyssen, og saa fik vi ingen varm Mad. Alle var vi fyldt med Saltvandsbylder, og Olietøjet gnavede Hul paa disse, saa det var den bare Eelendighed.

Det Gods, der hørte til Bram og Røjler, hang og filedes over ved den idelige Slingren. En Dag var jeg oppe paa Stor Røjlraa med en ny Sejsing, og heroppe fra var der en prægtig Udsigt over det oprørte Hav. Amerikaneren »Edward Sewell« laa lidt til Læ for os for Undermærssejl og rebet Fok. Den havde Stormbro fra For til Agter og Styrehus agter — en Ting, som vi hjertelig misundte dem. Til Luwart kom en 4 mst. Bark for Hjemgaaende; det hvidmalede Skrog og Rigning røbede den som Franskmand; den havde alle 6 Bramsejl sat og fløj gennem Vandet. I Morgen vilde den være tæt ved Falklands-Øerne, mens vi stadigvæk laa paa samme Sted. Naa, vil blev vel ogsaa »Homward bound« en Gang. Nu var vi paa syvende Uge stadigvæk det samme: rebe Mærssejl, gøre fast Mærssejl — selv et Skoleskib kunde ikke have givet os mere Øvelse i Sejlmanøvre.

En Dag talte Kaptajnen om at opgive Kampen og saa sejle øster over for paa den Maade at komme til Vestkysten. Havde vi gjort det straks, saa havde vi nu været i Callao, sagde han.

Paasken kom og gik. Stadig det samme. Vi var langt Syd paa, først paa Stræk Nordover; men stadigvæk var Cap Horn i Vejen, naar vi naaede at faa Land i Sigte.

Der gik 2 Maaneder. Barometret stod lavt — Humøret endda lavere. Det værkede og sved i alle de aabne Saar, og intet tørt Tøj havde vi. Maden var daarlig. Der blev klaget, men til ingen Nytte. Uenigheden indbyrdes voksede. Den syge Finne skældte Nat og Dag — han skulde have nærende Kost o. s. v., og her laa vi nu og raadnede op!

Paa 61. Dag saa vi Staten Island og var altsaa paa samme Sted som for 2 Maaneder siden. Om Aftenen blev Vinden nordlig og løjede helt af, og den sydvestlige Dønning lagde sig. Haabet gryede. Hele Natten var det stille med østlig Dønning ,der voksede. Dagen derpaa om Eftermiddagen var det svag østlig Brise. Kl. 8 Aften satte vi Bramsejl for første Gang. Kl. 10 blev Røjlerne sat. Vagt og Frivagt hjalp hinanden — ingen følte Trang til Søvn. Vinden tiltog i Styrke. For skværede Ræer og med Røjler i Top hildt vi det gaaende hele Natten, skønt det var et meget haardt Sejlpres. Den Nat opnaaede »Spartan« vel nok en af sine hurtigste Ture. Den fløj gennem Vandet og vestover.

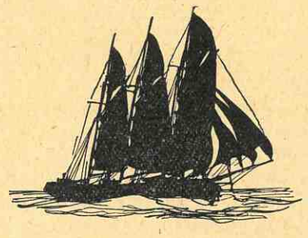
Kun den, der har prøvet noget lignende, kan forstaa vor Glæde ved denne næsten vanvittige Fart. Men i denne Nat passerede vi Cap Horn, og vi gav de kolde graa Klipper et Hurra; selv Finnen maatte ud paa Dækket for at se paa Farten. Nu blev Røjlerne gjort fast og to af Bramsejlene. I tre Dage varede den gode Vind, og den sendte os langt op i Stillehavet.

Solskin og fint Vejr, højt Humør over det hele. Der blev vasket og tørret Tøj. Finnen syntes at bedre sig. Maden var bedre. Det var nu heller ingen Spøg at være Kok i et saadant Vejr, naar Kedler og Gryder skulde bindes fast over Ilden.

Naa, nu var det glemt altsammen. Paa Højde af Valpariso fik vi en Orkan af værste Slags. For-Undermærssejl blev gjort fast om Formiddagen — et meget besværligt Arbejde, da Vinden var saa stærk, at vi kun med yderste Besvær kunde komme over Mærset. Da Orkanen efter en Dags Forløb var forbi, saa vi Amerikaneren et Stykke borte og med Klyverbom og Fortop hængende langs Siden. Vi havde nu moderat Vejr Resten af Vejen, og en Formiddag den 4. Juni lod vi Ankeret falde paa Callaos Red efter en Rejse paa 163 Dage fra Hamborg.

Glemt var nu Cap Horn og alle de stormfulde mørke, uhyggelige Nætter. Her var Solskin og Varme, og selv om vi skulde den samme Vej tilbage, saa var det da aldrig saa vanskeligt at komme østerover. Men ofte hen talte vi med hverandre om de 62 Dage ved Cap Horn som en af de haardeste Ture, vi havde haft.

*H. S.*





# Per Olsens sidste Ord.

Det lakkede mod Efteraar, og *Per Olsen* gik og skrantede; ikke saadan, at han var syg og skulde have Hjælp. Nej, Tak! Det kostede Penge, og det var *Per Olsens* svage Punkt, og nu havde han siden *Maren* døde, faaet sit Huset passet uden fremmed Hjælp, saa det gik nok endnu — det mente *Per Olsen* da.

En Efteraarsmorgen, en af de rigtige med tunge Skyer og Udsigt til Væde, blev det rigtigt skidt med *Per Olsen;* han kunde ikke faa Benene ud af Alkoven, det hele nægtede og i Dag skulde han have haft Kartoflerne taget op og Broderdatteren, Gine, skulde have et Par Tønder til 5 Kr. Tønden; men saa skulde hun ogsaa selv tage dem op. Nu laa han her og kunde ikke selv være med, Tankerne arbejdede i *Per Olsens* Hjerne, der blev nok ikke andet for, end bede Broderen, *Hans Jørgen,* om at faa Folk til at tage dem op og helst saa billigt som muligt, for Folk var ikke saa tjenstvillige, at de gjorde det for intet og desuden kunde *Per Olsen* nok betale for det, men det vilde han nu engang ikke, saa fik det gaa, som det kunde.

Op paa Dagen kom Broderen og da han saa, hvor sløj *Per* var, sendte han Bud efter Lægen. Da han havde set lidt paa *Per,* vilde han rigtig undersøge ham; men det var meget modstræbende, at *Per Olsen* lod sig undersøge, og da Lægen var færdig, sagde han, at her var ikke Brug for Læge, her var det den store Læge, som skulde hjælpe, og med de Ord gik Lægen.

*Per Olsen* laa stille hen og ventede paa Døden. En ældre Kone, som plejede at gaa rundt og give en Haand, hvor der var Brug for hende, for Folk skulde jo da hjælpes; men der faldt ogsaa til Tider et og andet af til hende i Form af en Dyne, en Stol og et og andet, som kunde gøres i Penge, og saa plejede hun at tage 2 Kr. pr. Dag foruden Føden. Naa, Konen kom til at passe *Per Olsen,* og hun gjorde det saa Lyst for ham, som hun kunde, læste lidt for ham af Guds Ord, sang et Par Salmer; men *Per Olsen* laa stille hen og mumlede af og til noget uforstaaeligt.

*Hans Jørgen* kom hver Morgen for at høre, hvordan det gik, skønt vel nærmest i Haab om, at det var forbi, for han var jo nærmest til at arve, og Huset var jo sine 4 à 5 tusinde værd, og de var jo ogsaa værd at tage med, for Kontanter var der vel ikke mange af. Dag efter Dag gik og *Per* laa for det samme, ikke bedre og ikke daarligere og Konen passede ham jo godt. Naar han spurgte, hvad hun nu skulde have for det, slog hun det bort med, at den Side af Sagen blev nok ordnet.

Sognepræsten, en ærværdig, gammel Mand som ellers ikke spildte sin Tid paa syge og gamle, kom alligevel ud for at give *Per* et Trøstens Ord med paa den sidste store Rejse. Men det var som Vand paa en Gaas. *Per* laa uinteresseret hen og mumlede, som lagde han sammen og trak fra, og det endte altid med 5 × 5 er 25. Mere forstod Konen ikke.

I den forløbne Tid havde Broderdatteren *Gine* ved Hjælp af en Nabo faaet Kartoflerne gravet op og samlet i smaa Hobe, og nu skulde Solen tørre Jorden, saa de kunde sorteres. Den ene Uge var nu gaaet og *Per* laa stadig for det samme og han var lige ved at skuffe Familien, som spændt ventede paa Arven. Men Onsdag Eftermiddag blev *Per* mere mat og man hentede Lægen og han gav ikke meget Haab om, at *Per* kunde leve Natten over, saa Konen blev hos ham om Natten, og da Morgenen brød frem, kom Broderen og Lægen og det var nu synligt for dem alle, at *Per* kun havde faa Timer igen. *Hans Jørgen* bøjede sig over sin Broder og spurgte, om ikke der var noget, han kunde gøre for ham; men *Per* rystede paa Hovedet og laa og mumlede ved sig selv, og de antog, han var fra Bevidstheden.

Lige over Middag var Familien samlet i en anden Stue og man voterede indbyrdes, hvor langt han havde igen og om der var Penge nok til at faa ham i Jorden for og en passende Begravelse med god Mad og Drikke, for det var jo kedeligt, om det, Huset skulde sælges for, skulde beskæres for Begravelsesomkostningerne. Kl. ca. 2 samledes Familien ved Sygelejet for at synge en Salme og tale et trøstende Ord.

*Per* laa uroligt og der var et eller andet, som trykkede ham, kunde man tydeligt se, og med en overnaturlig Kraft rystede *Per Olsen* sig op i Alkoven og saa ud i Haven paa Kartoflerne og udbrød med svag Røst: »Jeg har ikke faaet Penge for Kartoflerne!« Det blev *Pers* sidste Ord. Han udaandede kort efter.

Dagen efter, da man klædte ham til at lægge i Kiste, fandt man, indsyet i hans Linned og skjult i Halmen i Alkoven, Penge og Værdier paa ialt 36,000 Kr.!

*Breving.*

# Sømand Steen.

Jeg var forhyret med Barken »Clara« som Skibsdreng, og skulde nu afsted paa min første Tur til Sydamerika. Vi var ialt 22 Mand ombord,og blandt dem Sømand *Steen,* som jeg her har tænkt at fortælle om.

*Steen* var en ægte Sømandstype. At se til, var han rigtignok ikke sværbygget i nogen Retning, men han havde et vejrbidt Ansigt med makerede Træk. Og den højryggede Næse over det mørke Skæg fuldkommendegjorde den imponerende Skikkelse, med hvem jeg skulde faa dele Rejsens mere og mindre behagelige Sider.

Vi var alle paa det rene med, at Sømand *Steen* havde kendt bedre Dage. Allerede hans Skippercertifikat gav et tilstrækkeligt Bevis paa, at hans staute Holdning og imponerende Fysiognomi havde sin Rod i en højere Sfære. Nu traf det sig saadan, at Sømand *Steen* og jeg kom til at dele Lugar midtskibs. Og jeg havde igrunden ingen Ting imod at blive hans opvartende Kavaler, skøndt ingen behagelig Job, var det dog ikke det værste jeg maatte gennemgaa, som yngste Mand ombord.

Hjemme havde vi taget *Steen* for at være en 40 Aar eller der omkring. Men denne Mening maatte vi snart revidere, da vi havde forladt Land og befandt os paa Havet.

Det mørke Skæg skiftede nemlig mistænkelig hurtigt Farve over i det graa, og i Løbet af 2 Maaneder præsenterede Sømand *Steen* sig i langt graat Skæg. At han pludselig blev 20 Aar ældre, gjorde ikke stort Indtryk paa mig. Der skulde mere til, før at jeg blev duperet. Men det kom ogsaa.

Det var ikke stort, min Lugarkammerat og jeg talte sammen.

Jeg for min Del var optaget uafbrudt. Og *Steen* røg i Fritiden Fredspibe og studerede en farlig Masse Blade og Bøger. Men saa kunde det hænde, at jeg en Søndag Morgen tog en Engelsk Læsebog og en Geomotri frem, og da kom der Liv i Sømand *Steen.*

Han bad mig bøje det og det Ord, men jeg maatte gerne give op tilsidst. Saa hændte det, at vi en smuk Dag kastede Anker i »Baleta Buena« i Chile. En Herre kom ombord og præsenterede sig med lang spansk Harang for Kaptejnen. Denne stod som naglet til Dækket og forstod ikke et Ord. Vi blev derfor enige om at sende Bud efter *Steen.* Og ganske rigtigt, han traadte frem med Verdens mest diplomatiske Mine, skød begge Øjenbryn frem, som mod et Tordenvejr, og smeldte løs, som en indfødt Castillianer.

Det faldt ham øjensynlig langt vanskeligere at faa det hele omsat paa godt Dansk.

Det var dog ikke bare gennem sin sproglige Viden, at Sømand *Steen* udskilte sig fra os andre ombord.

Nej, han udmærkede sig ogsaa ved at være baade Katolik og Frimurer — Egenskaber, hvori forresten ingen af os turde sætte ham paa Prøve.

Men da jeg faldt ned fra Dækket og var ved at slaa mig ihjel, optraadte Steen sim min Sygeplejerske. Han masserte mig og foreskrev de nødvendige Forsigtighedsregler. Kaptajnen kunde man nemlig ikke gøre stor Regning paa under Sygdomstilfælde. Han betragtede alle med mistroiske Øjne og antog alle syge for at være Simulanter. Jeg har saaledes meget at takke Sømand *Steen* for.

Men saa kom ogsaa en Dag Turen til *Steen* til blive syg. Først gik han længe og klagede over, at han følte Maven trykke op mod Brystet.

Ingen begreb, hvad dette kunde være, før han pludselig begyndte med Opkastninger. Kaptajnen fandt, det maatte være Nikotinforgiftning, og vi andre var lutter Enighed, da vi jo ikke var kyndige i Lægekunsten, og desuden kendtes Sømand *Steens* store Forbrug af Tobak.

Vi befandt os i Atlanten, da *Steen* lagde sig til Køjs og blev erklæret uarbejdsdygtig. Vi skulde til Falmouth og kunde vel klare Rejsen paa en 8 Dage. Solen stegte, og Vinden blaffede kun nu og da. I Lugaren laa *Steen* og suttedee utaalmodigt paa sin Pibe mellem hver Opkastning.

Det var ingen ublandet Fornøjelse at dele Lugar med ham i denne Tid. Den Syge laa nemlig i Overkøjen og kastede jævnlig op i Hovedet paa mig, som laa nedenunder. Men tilslut fik jeg da Lov til at flytte ud paa Betingelse af, at jeg stadig sad inde hos ham og holdt Vagt.

Tiden gik. *Steen* begyndte pludselig at fantasere og kom herunder med de mest urimelige Forlangender. Ret som det var, vilde han, at jeg skulde gaa i Land i Quebeck og købe Aviser eller paa Posthuset med Breve. Vi befandt os i Nord-Atlanten og kunde ikke se Land til nogen Sider, saa Situationen blev undertiden lidt broget.

Men det fik være med det, som det var. Sømand Steen fik tordne løs, til han fik sine lyse Øjebilkke igen.

Kaptajnen studerere Lægebøger baade forfra og bagfra og madede Steen med grønne og gule Olier — uden Resultat.

Saa en Nat kom Tømmermanden ind for at se til den Syge. Tømmermanden, der i sin Ungdom ikke havde været Mors bedste Barn, han var nu bleven grebet af religiøse Skrupler. Han holdt Andagt for Mandskabet hver Søndag og delte ellers formanende Ord ud til højre og venstre. Nu var Øjeblikket kommet, da han skulde løse sin høje Mission.

Jeg sad andægtig stemt over en Aargang »Kirkeklokken«, som han havde stukket til mig — selv stod han med Biblen i Haanden paa Skibskisten og sendte et dybt granskende Blik ind i Sømand Steens haarde Træk, og saa begyndte han:

»Steen!«

Intet Svar.

»Hallo!« kom det tilslut med en hul Stemme, omtrent som i Søvne.

»Sig mig, tænker De paa Gud, naar De ligger her, Sømand Steen?«

Intet Svar.

Tømmermanden samlede sine Kræfter endnu et Par Gange og gentog Spørgsmaalet. Endelig aabnede Steen sine Øjne, sendte et lynende Bilk mod Tømmermanden, rejste sig halvt op i Køjen og spurgte:

»Tror du, jeg ligger her som en S t e n da?«

Tømmermanden blev synlig knust. Han kastede endnu et Blik paa den Syge, saa famlede han sig ned ad Kisten og forsvandt.

Jeg blev pinlig berørt af denne Scene. Men tog Parti for Sømand *Steen.* Jeg havde set ham skrive Breve hjem til sin Kone to Gange om Ugen — trods vi i det højeste kunde faa sendt Post hver 2. Maaned den Gang. Jeg havde forstaaet, at hvilken Fortid end gamle *Steen* havde, saa havde han bevaret et stort og godt Hjerte. Men jeg tror ogsaa, jeg var alene om den Anskuelse.

Ud paa Morgenen var han meget urolig. Øjnene rullede rundt i Hovedet paa ham, og han syntes ikke mere at være ved Bevidsthed.

Men det var ikke bare *Steen,* som var urolig. Udenfor paa Dækket sneg Mandskabet sig omkring i utaalmodig Venten. Naar jeg engang imellem tog mig en Tur op for at faa frisk Luft, saa mødtes jeg af spørgende Blikke fra alle Kanter.

Der hvilede en højtidelig Alvor blandet med umiskendelige Smil over de fleste af Besætningen. Og de, som havde været med paa en Rejse rundt Kap Horn uden at se andet end Hav og Himmel i lange Tider, og som lige saa længe har manglet Tobak, vil let kunne forstaa denne ubeherskede Glædesstemning midt i Dødens Alvor.

Allesammen var nemlig paa det rene med, at Sømand Steen var i Besiddelse af flere Pd. Tobak, som sikkert vilde komme Besætningen tilgode. Ikke saa underligt da, at Minutterne blev lange. Øjeblikket kom dog snart. De sidste Trækningen gik over Steens Ansigt, og Døden var indtraadt.

En efter en kom Besætningen ind for at kaste et Blik paa den Døde. Og snart var vi igen alene. Jeg listede mig hen til Køjen, lettede hans Hoved og fremtog en Box med Hindbædsyltetøj, som jeg vidste, han i sin Tid havde faaet til at synke Olien ned med. Den var saa godt som uberørt.

Med en Graadighed, som gjaldt det Livet, proppede jeg i en Fart hele Indholdet i mig og gik op paa Dækket. Mandskabet stimlede sammen for at høre, hvor meget Tobak de kunde gøre Regning paa o. s. v. Snart fik jeg ogsaa Kaptajnens Ordre til at bringe Sømand Steens Tobaksbeholdning agterud. Derefter fulgte under højtidig Spænding Udstykning af Tobakspladerne. Selv fik jeg en hel — hver af de andre kun en kvart Plade.

Klokken var 8 næste Morgen, da vi hejste Flaget paa halv Stang, braste bak og gav op Undersejlene.

Paa en flagsmykket Platform midtskibs forrettede Kaptajnen Jordpaakastelsen.

Derpaa holdt Tømmermanden en Tale om Syndernes Mangfoldighed og den ellevte Time. Et Par Salmer blev sunget. Og under fugtige Blikke fra de mange Sjæle, hvem hans Død havde glædet med Tobak, blev Sømand *Steen* sænket til Hvile paa den store atlantiske Kirkegaard.

Flaget hejstes. En frisk Brise fyldte Sejlene, og tre Dage senere kastede vi Anker i Falmouth.

*K. M. L.*

# Fiskerbryllup.

Skildret af en Kollega.

Frederik var en solid Ungkarl paa 36 Aar — egen Baad og gode Redskaber. Saa var det sidste Sommer, at Amor ramte det gamle Saltvandt-Tjære-Hjerte lige i Pletten, og Anna med Drengen var den heldige, som fik Frederik i Garnet.

Vinteren gik, og der skulde jo være Bryllup, naar vi stundede mod Foraar, og Frederiks lille hvidmalede Baad kom paa Vandet.

Efter lang Snak købte Frederik en Strimmel Jord og fik aftalt med Onkel Erik Murer om at bygge et lille 4 Fags Hus; dog maatte det ikke komme over 6000 Kr. Og saa, da alt var i Orden, lejede Frederik et Aftægtshus af Rasmus i Strandbyen, og saa kommer Brylluppet.

Søster Maren, som var godt gift og havde rigelig med Hus, holdt Brylluppet. For ikke at vække nogen unødig Opsigt rejste Frederik og Anna med Morgendamperen til Svendborg og kom tilbage med 5-Damperen om Aftenen som Mand og Hustru. — Gæsterne havde i Dagens Løb indfundet sig, og alt var klart. De Nygifte modtoges med en Skaal, og saa gik man til Bords for at skaffe, for det kunde der nok trænges til efter saadan en Tur. Af Gæster var der mødt ca. 60, Onkler og Tanter, Søskende og Svigerforældre, ellers ingen uvedkommende, kun Familie, Svogre og Svigerinder paa begge Sider. Efterhaanden som Aftenen skred frem, og Stemningen steg, blev Svoger Limpind ond, og uden nogen Indledning sprang han tværs over Bordet og stak Brudgommen en paa Hovedet. Stor Opstandelse! Gæsterne skreg, og Postelinet røg paa Gulvet.

Onkel Per, en Fisker paa sine 6 Fod, greb den arrige Svoger, og ved fælles Hjælp fik man ham bundet og anbragt i Alkoven. Imedens havde Brudepigerne faaet Frederik renset for Blod, og — ak og Ve — det venstre Øje var blevet lidt sjusket i Kanten. Men Ro og Fred var snart igen oprettet, og Festen fortsattes i bedste Forstaaelse. Mangen Skaal blev tømt og fyldt.

Da der var gaaet en Times Tid, var man bleven enige om, at nu var det nok gaaet over, for det var jo Synd, at han ikke kunde være med. Svogeren blev igen løst, og ad en Bagdør fik Konen ham ud i den friske Luft. En rask vaklende Spadseretur Landsbyen rundt skulde nok klare hans omtaagede Sind og ..... Men aldrig saa snart var han kommen tilbage, og Svoger havde indtaget sin Plads ved Bordet, før han igen fik Øje paa Svoger Brudgom og 1—2—3 over Bordet og en paa Bolden, og han bed sig fast i den ulykkelige Brudgom og fik det højre Øje i samme Tilstand som det venstre, og igen maatte Onkel Per til med sin stærke Arm, og ved fælles Hjælp blev han igen bastet og bundet paa Hænder og Fødder og lagt til Hvile og Eftertanke i Alkoven. — Nu maatte han blive der for Resten af Festen.

Stuen blev nu ryddet for Borde og Stole, og Onkel Hans, en ærværdig Olding paa 86, maatte spille til Dans, og man dansede til den lyse Morgen i Fred og god Forstaaelse, og Dagen efter maatte stakkels Frederik ved Stranden modtage alle Fiskernes Lykønskninger med et Udseende som en Linie 6.

Saa helt ubemærket blev Frederik ikke Fader og Ægtemand.

Med Linie 6 menes 2 blaa Lanterner.

---

*Lyssignaler til Vejrmeldinger.*

Der meddeles fra Bergen, at Havnevæsenet i flere Aar med Held har givet Dag-Tidssignaler med Lyssignaler. Man er i disse Dage begyndt at eksperimentere med Lyssignaler ved højlys Dag for Vejrmeldinger i Stedet for Kuglesignaler. Forsøgene drives i Nærværelse af interesserede Søfartskyndige, og hvis de falder heldigt ud, antager man, at man vil gaa bort fra Kuglesystemet og gaa over til Signaler med Lys.

*Et Motor-Tankskibs Præstation.*

Man synes almindeligvis, skriver »Motor Ship«, at naar et Skib gennemsnitlig er 250 Dage om Aaret til Søs, er det et tilfredsstillende Resultat, og netop derfor er Motor-Tankskibet »Lumen«s Præstation særlig god. »Lumen« blev bygget i 1925 paa Clydebank, og i Aaret, der begyndte den 24. Februar 1927, tilbagelagde det 71,900 Sømil paa 6 Rundrejser til Meksiko Bugt og 2 til de nordligste Stater.

I Løbet af denne Tid var Skibet under Gang i 311 Dage af 365 Dage, og gennemsnitlig laa det 2 Dage 21 Timer i Havn. »Lumen« er paa 9000 Dødvægt Tons og har to Brown-Sulzer-Motorer paa 1250 b. h. p.

*Skibsforlis.*

Bureau Veritas har offentliggjort sin Statistik for Marts Maaned over Skibsforlisene i alle Lande. Der forliste af: *Dampere:* 1 amerikansk, 2 belgiske, 3 britiske, 1 kubansk, 4 franske, 2 tyske, 6 italienske, 7 japanske, 1 lettisk, 4 russiske og 1 svensk. Ialt 32. — *Motorskibe* og Motorsejlere: 4 amerikanske, 1 argentinsk, 3 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 1 fra Panama og 1 svensk. Ialt 12. — *Sejlskibe:* 5 amerikanske, 4 britiske, 1 hollandsk, 3 franske, 1 italiensk og 2 portugisiske. Ialt 16.

Som Aarsager til Forlisene opgives: *Dampere:* Stranding 10, Sammenstød 4, sunket 8, forladt 2, ophugget 8. Ialt 32. — *Motorskibe:* Stranding 1, Sammenstød 1, Ildsvaade 4, sunket 3, forladt 1 og savnet 2. Ialt 12. — *Sejlskibe:* Stranding 3, Ildsvaade 2, sunket 3, forladt 4, savnet 3 og ophugget 1. Ialt 16.

*En moderne Fiskedamper.*

En Damper, der kan betegnes som en svømmende Fabrik, har i disse Dage gjort Prøvetur fra Hamborg og har bestaaet den godt. Det drejer sig om »Aspirant Brun« paa 2200 Tons, den ene af to Fiskedampere, som paa Reparationskonto for Frankrig bygges paa H. C. Stülcken & Sohn's Værft i Hamborg.

Det er de største eksisterende Fiskedampere, og de skal drive Fiskeri ved Newfoundland-Bankerne, saaledes at hele Fangsten straks nedsaltes ombord og forberedes til Klipfisk. Hoveder og Ben fjernes paa Maskiner. Affaldet, og hvad der er løbet med ind i Nettet, tørres straks ombord og forarbejdes til Fiskemel. Anlæget kan pr. Dag fremstille 1500 à 2000 kg af det værdifulde Fiskemel. De fangne Torsks Lever forarbejdes ligeledes ombord til Levertran. Man haaber, at Damperens Fangstgrejer paa denne Maade vil kunne betale sig.

*Det første Flettner-Skibs Endeligt.*

Det første tyske Rotorskib, det ombyggede Motorskib »Buckau«, blev, som i sin Tid meddelt, efter sin Amerikafart i Amerika solgt til et derværende Rederi. Men da Rotor-Indretningen har vist sig at være upraktisk og uøkonomisk, idet den kun ved en ganske bestemt Vindretning, nemlig nøjagtig tværs ind, fungerer nogenlunde tilfredsstillende og ikke er heldig ved Vind agterfra eller forfra, har Rederiet, efter hvad der meddeles fra Amerika, besluttet sig til at aftakle Rotorerne og indrette Skibet igen som Sejler med Hjælpemotor.

Sloman-Liniens »Barbara« (Hamborg), der er bygget som Rotorskib, men forsynet med en stærk Motor, gaar ganske vist endnu i Trafik som Rotorskib paa Middelhavet, men man tør vistnok antage, at ogsaa her Rotorerne snart vil forsvinde.

*De islandske Torskefiskerier.*

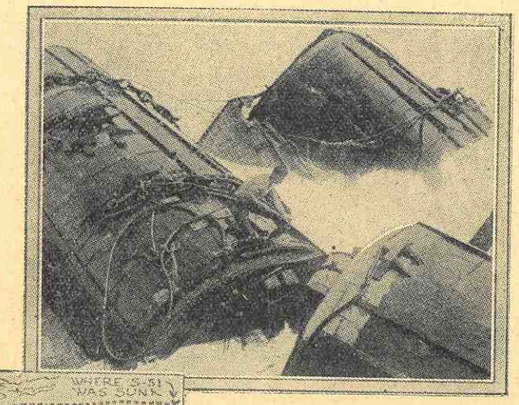
Islands Gesandtskab meddeler:

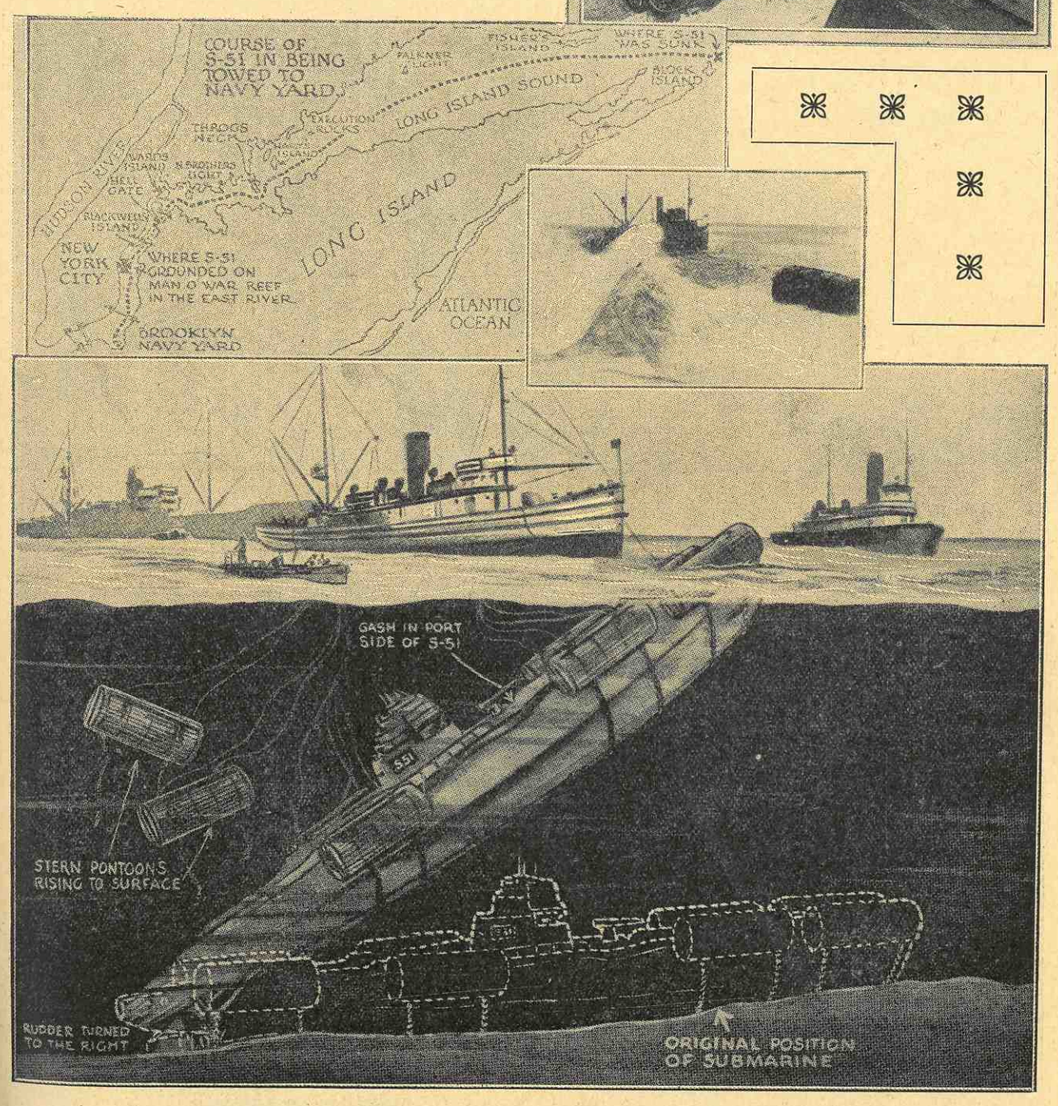
De islandske Torskefiskerier udgjorde pr. 15. Maj 32,800 Tons (205,069 Skippund) imod 27,200 Tons (169,481 Skippund) paa samme Tid ifjor og 24,000 Tons (149,354 Skippund) i 1926.



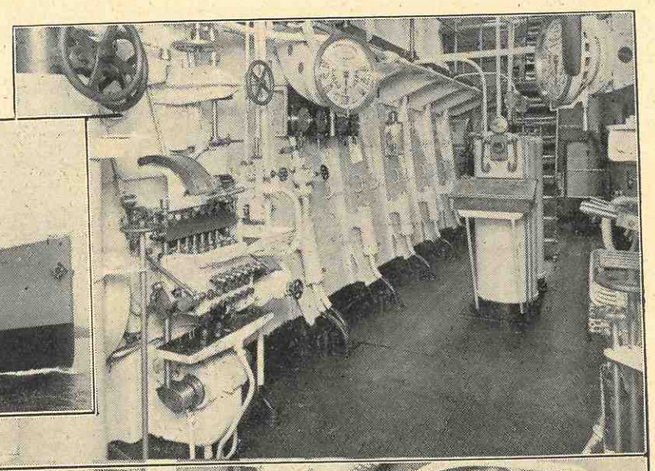
## Hvorledes en Undervandsbaad hæves.

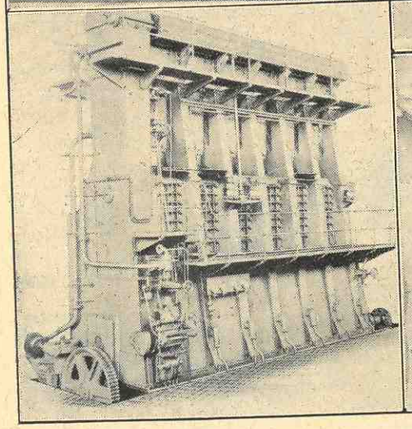
Man vil endnu erindre Ulykken ved Amerikas Østkyst, hvor en Undervandsbaad sank og dens Besætning druknede. Forgæves forsøgte man at bringe Hjælp, Havet var for uroligt, og Kæderne, som fastholdt Løftepontonerne, sprang. Paa Billedet ses, hvorledes Pontonerne anbringes af Dykkerne om den sunkne Baad. Naar Pontonerne er fastgjort pumpes de tomme, og faar derved en vis Opdrift. Vraget slæbes derpaa ind paa mere grundet Vand, hvorefter Processen gentages indtil man helt kan løfte det sunkne Skib.

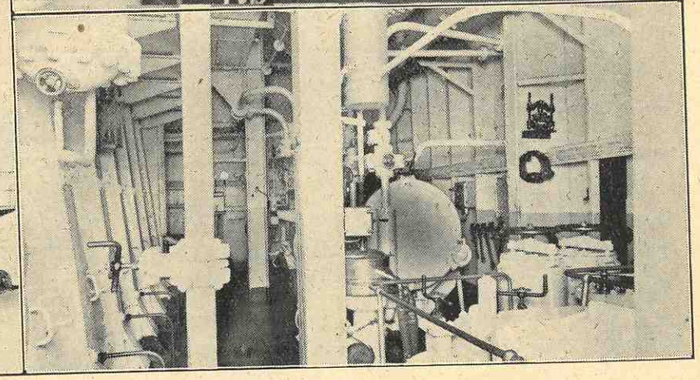




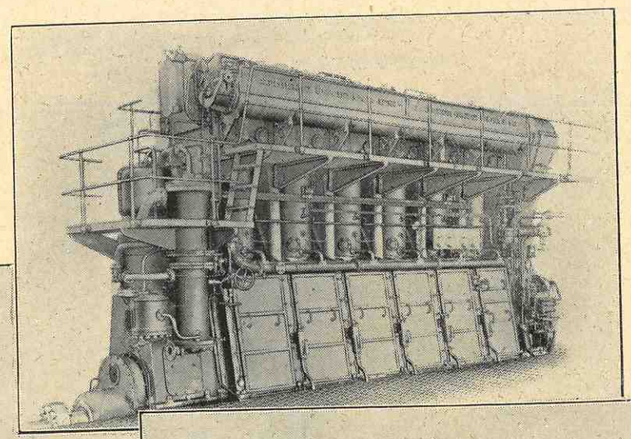
En af Burmeister & Wains sidste Nybygninger.

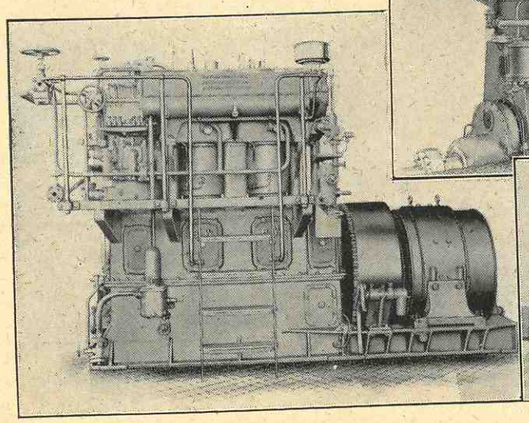


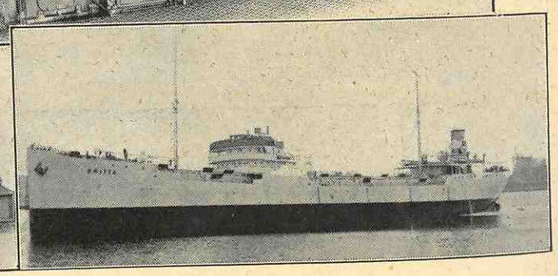




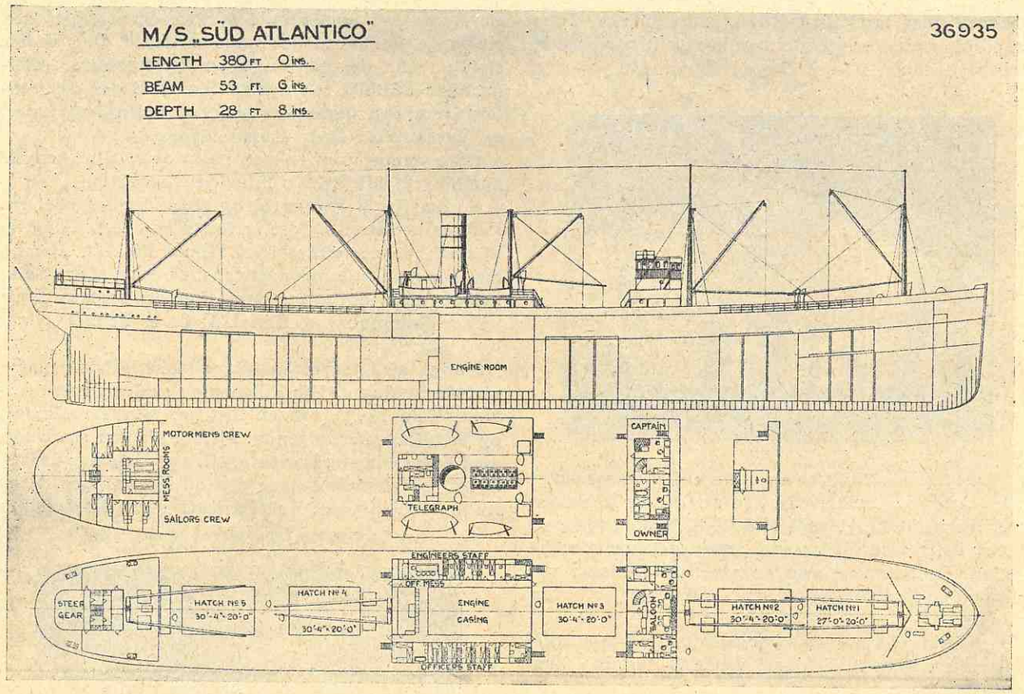
Nogle Interiører fra M/S Sud Atlantico's Maskineri.












# FILMENS UDNYTTELSE

I 1896 fremvistes den første Film i Danmark; den var paa 12 Meter og den blev kørt uafbrudt paa Stedet, hvor den blev fremvist; det kostede 25 Øre at overvære »Forestillingen«, og man kunde se den saa mange Gange, man ønskede det for den samme Femogtyveøre.

Det var en optaget Film; da man begyndte paa at fremvise længere Film, tog man først Naturfilm,

derefter smaa indspillede Film, smaa komiske Film og efterhaanden arbejdede man sig op til de Højder, hvorpaa Filmen i vore Dage befinder sig.

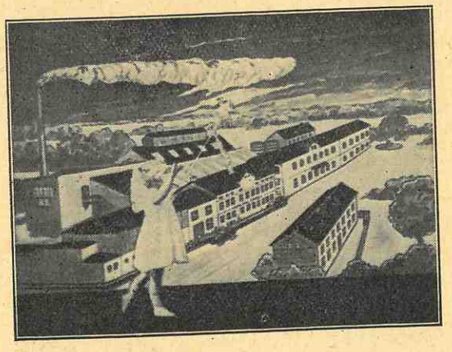
Udstyret blev flottere og flottere, Personerne blev mere og mere fremhævede. Saa var det, at Reklamen greb Filmen som et godt Middel til Propaganda, og det er i Grunden forbavsende, hvad det har udviklet sig til. De Summer, som er gaaet til Reklame ved Filmen, er umaadelige, og dens Virkninger er uoverskuelige.

Det første Firma, som her hjemme lod fremstille kolorerede Film til Reklame var A/S Hannibal Sanders Farverier.

Firmaets Varemærke er jo som bekendt Kamæleonen, og i Tryksager og i Reklamer fremhæver Firmaet de mange Farver, som Dyret kan skifte i; udenfor Formaets Forretninger tændes om Aftenen Lamperne, hvori Kamæleonen veksler i alle Regnbuens Farver, idet Farverne glider over i hinanden grundet paa, at stadig 2 Lamper af forskellig Farve er tændt og een slukket.

I disse Billeder, hvadenten det er paa en Lampe eller i Reklame, paa Tryksager eller andet, er det jo kun stillestaaende Billeder; da var det, at Filmen blev taget i Brug.

Farvningen er Haandkolorering og der er kun enkelte her i Landet, som kan udføre denne Kolorering.



Firmaet har fremført 3 Film, hvoraf den første var en Tegnefilm.

I denne ser man Solen og Sommerfuglenes Leg. En Kamæleon komer op i et Træ og snapper med sin lange, kølleformede Tunge et Insekt. Den skifter stadig i alle Regnbuens Farver og forandrer efterhaanden Stilling, saa den til Slut indtager den Stilling, som den har i Varemærket. Solen forsvinder, og Varemærket staar skarpt tilbage.

Efter denne Film er man gaaet over til at benytte kombineret fotografisk Film og Tegnefilm.

I Film Nr. 2 er Pjerrot og Kasander benyttet fra Pantomineteatret, og det er første og eneste Gang, at Pjerrot har medvirket i en Film i Figuren Pjerrot, han har mange Gange medvirket i Film i andre Skikkelser, men aldrig før som Pjerrot. 2 smaa Børn spiller Kolumbine og Harlekin; de er henholdsvis 4 og 7 Aar.

Mange af Læserne kender sikkert Filmene, men vi bringer dog et Par Billeder og skal nærmere forklare Film Nr. 2. Filmen hedder: »En Tivolispøg«, og Handlingen er følgende: Pjerrot pjanker saa længe med Kolumbine og Harlekin, efter at disse har danset, at han spilder Chokolade ned ad Kolumbines Kjole. Kolumbine spørger: Kan Harlekin rense Kolumbines

Kjole? Pjerrot siger: Kasander, men denne siger: Ikke Kasander, men det ka' Sander. Kolumbine og Harlekin kommer frem og raaber i Munden paa hinanden: Sig noget Pjerrot, hvorefter denne siger: Ja, gaa I kun til ..... og man ser langt borte en Prik vokse til A/S Hannibal Sanders kendte Varemærke.

Tredie Film hedder: Regnbuens Datter, og i den kommer den samme lille Pige glidende ned ad Regnbuen, som hvælver sig over København; Regnbuen er koloreret, og den lille Pige danser en længere Dans, hvorefter hun fremtryller A/S Hannibal Sanders Fabriker og svæver bort paa Regnbuen igen; Kamæleonen kommer saa frem og vokser, idet den stadig skifter Farver, saa den trænger Fabrikens Billede bort.

Efterhaanden som Filmen uddybes mere og mere og der overalt i Teatre og i Biografteatre fremvises bedre og bedre Film som Reklame, bliver det sværere at faa nye Idéer, og Vanskeligheden ligger i paa saa faa Meter at fremføre noget, som ikke trætter Publikum. Egentlig er det jo ikke Meningen, at man gaar i Teatret for at se Reklame; derfor er det nødvendigt at komme med denne Reklame paa en saadan Maade, at den ikke virker som Reklame, — men dog er det.


DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y)

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 5241 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

Til Vejledning for Søfarende
De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende Skibsfarver er Sadolin & Holmblads
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG
KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI
TLF. V. 4925 & 8894 VESTERBROGADE 139

VIKINGEN's ANNONCØRER ER DE LEDENDE I BRANCHEN

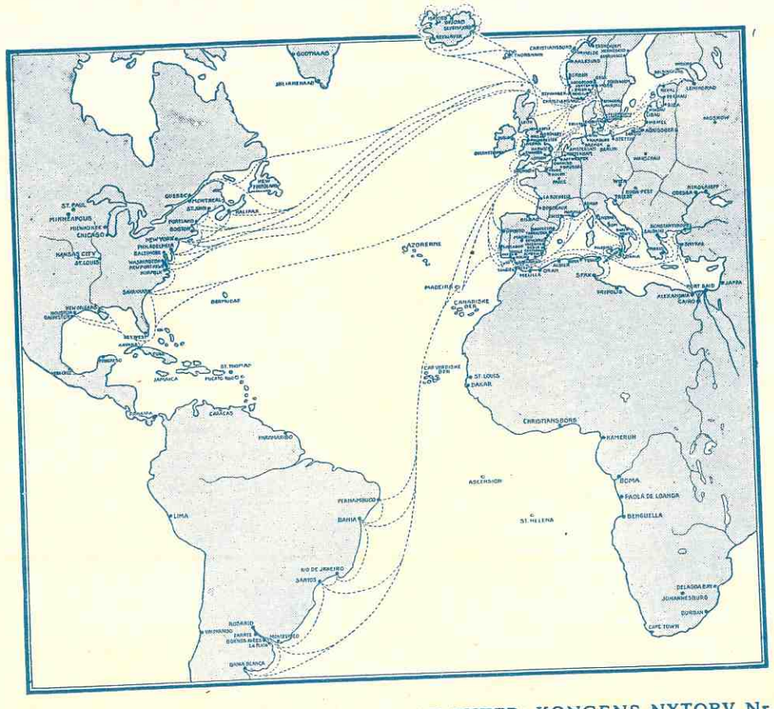
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE

VASCO DA GAMA STYRER UD I DET INDISKE OCEAN

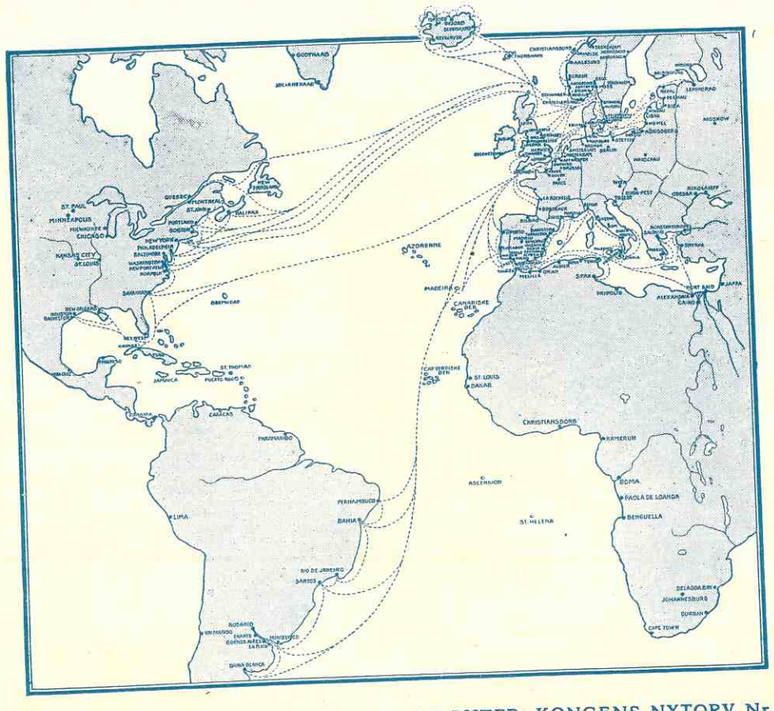
50 ØRE

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Varfitsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

## "THE VIKING"

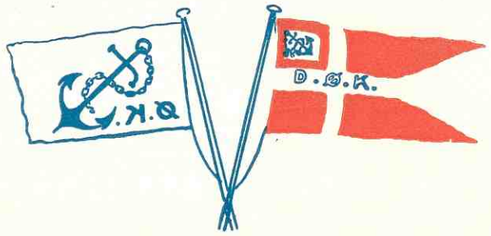
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . . .

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

50 ØRE

VASCO DA GAMA STYRER HJ I DET INDISKE OCEAN

50 ØRE




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

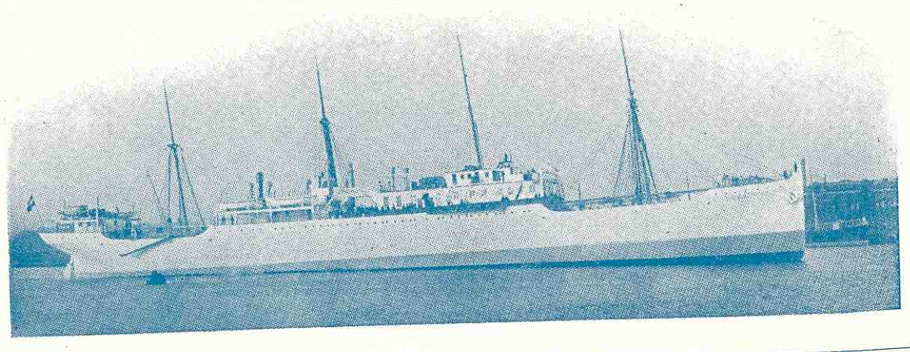
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



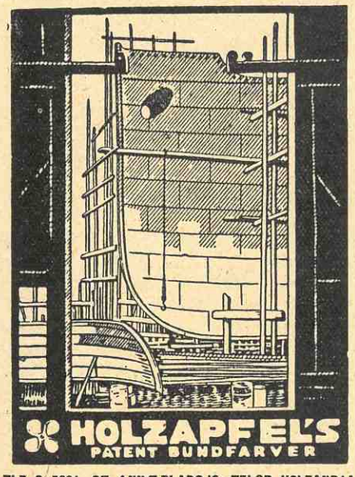
DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.** **Nyhavn 45-47, København**
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"
**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's**
**ANNONCØRER**
**ER**
**FØRENDE FIRMAER**
**I SØHANDELEN**

**OMTAL**
**VIKINGEN**
**VED DERES**
**INDKØB**

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 Afregning straks efter Auktionen*

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
**Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"
TELF. 427

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER
Landets ældste Biscuitfabrik

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

## *INDHOLD*

*Forside i Flerfarvetryk:* Vasco da Gama styrer ud i det indiske Ocean.
1) *Mindeord om Forretningsfører Chr. Christensen, Dansk Styrmandsforening.*
2) *Den nye Forretningsfører Hr. Styrmand H. J. Christiansen.*
3) *Daaben under Linjen, af Matros P. Eriksen.*
4) *Et sort Havfiskeri — et større Danmark,* af Generalkonsul *Yde,* Hamborg.
5) *Under kinesisk Flag* af Kapt. *Carl Larsen.*
6) *Under Jolly Roger,* efter det Engelske.
7) *Søens Spørgsmaal og Svar:*
Svar til Hr. Kaptajn Madsen af Styrmand Pedersen.
Da »*Elin*« sprang i Luften — af fhv. Kapt. Christensen, Birkerød.
En god Marineforenings Formand, af Konsul Lund, Rønne.
8) *Stabelafløbning paa Nakskov Skibsværft.*
9) *Det strandede Skib.*
10) *M/S »Britta«.*
11) *Nyt fra Søen.*

*Bureau Veritas har 100 Aars Jubilæum. — En stor Institutions Udvikling.*

Den første Jerndamper, hjemmehørende i Danmark og klassificeret i B. V., var »L. N. Hvidt«, bygget i 1857, medens det første i Danmark byggede klassificerede Jernskib var Damperen »Axelhus« fra 1865. Det første Motorfartøj, der fik Klasse i B. V., var »Viking«, bygget i 1905 og udrustet med Eksplosions-Motor.

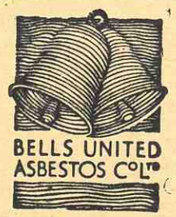
Det første Dieselmotorskib var »Selandia«, men i 1913 byggedes det første søgaaende Dieselmotorskib, D. F. D. S.s Motorskib »California«, af Burmeister & Wain til B. V. Klasse, og det største dansk byggede Skib til B. V. Klasse er Motorskibet »Arizona«, medens det største danske Skib er Damperen »Frederik VIII«, bygget i Stettin og paa 11,850 Br. Tons.

Af andre interessante og kendte Skibe, der har faaet Klasse i B. V., kan nævnes gamle »Fox«, »Hvidbjørnen«, »Godthaab« og »Disko«. Endvidere den nye Færge »Korsør«, bygget i 1927, og af D. F. D. S.s Skibe »Dronning Alexandrine«, »A. P. Bernstorff«, »Aarhus« og »København«, det bornholmske Selskabs Motorskib »Frem« og de islandske Skibe, »Gullfoss«, »Bruarfoss« etc.

*Dansk Skonnert sprunget Læk.*

Skonnerten »Jenny« af Masnedsund, ført af Kaptajn Christiansen fra Korsør og paa Rejse fra Lybæk til Bogø med Briketter, er ifl. »Loll.-Falst. Stifts-Tid.« sprunget læk i Femernbæltet paa Højde med Burg Fyr. Kaptajnen og hans Medhjælper reddede sig i Land paa Femern i meget forkommen Tilstand.

Telegr.-Adresse: HANSEN. Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13 } **C. K. HANSEN** KØBENHAVN K.
Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.
*Dampskibs-Ekspedition. Klarering: Havari-Agentur Befragtning. Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe,*
Bunkerkul-Afdeling. **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** *Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot.
Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.



M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR: »AMIANTE«

**H. DAUGAARD, KOLDING**
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.
AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

CARL HANSEN
SØ- & HERREEKVIPERING
NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168
Stort Udvalg i
Oliefrakker og Gummistøvler.

**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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

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.

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

Den bedste Anbefaling
HEMPEL'S
PATENT-FARVER
er de mange Efterligninger
Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.
Kun hvis Navnet HEMPEL findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte
J. C. HEMPEL'S
SKIBSFARVE-FABRIK
Eneste danske Spec al-fabrik for Patent-Farver
København K

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** — **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 — Telegram-Adresse: PACAO

**STORE KONGENSGADE 49** **LARSEN & SELDING** **TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.**

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

**Telegr.-Adresse: Flydedokken.** **Telefon 269 - Statstelefon 21**

**A/s Svendborg Skibsværft af 1926**

**Nybygning og Reparationer.** **Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.**

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

**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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

**PRAHL & SØLVER**

Kataloger & Speciel-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

**Statsautoriserede Kompasrettere.**

**Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver — Spritkompasser - Kikkerter - Dybvandsmaalere - Radie-Pejlapparater** (Goniometre).

**AMALIEGADE 30.** **KØBENHAVN.** **TELEFON CENTRAL 1027.**

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKES-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

**Bunkers.**

— **Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.** —
**Telegram-Adresse: KUL**

**G. W. FRYDENLUND & SØN**

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 — Fabrik af — Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

**SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR**
**KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER**

**KØBENHAVN**

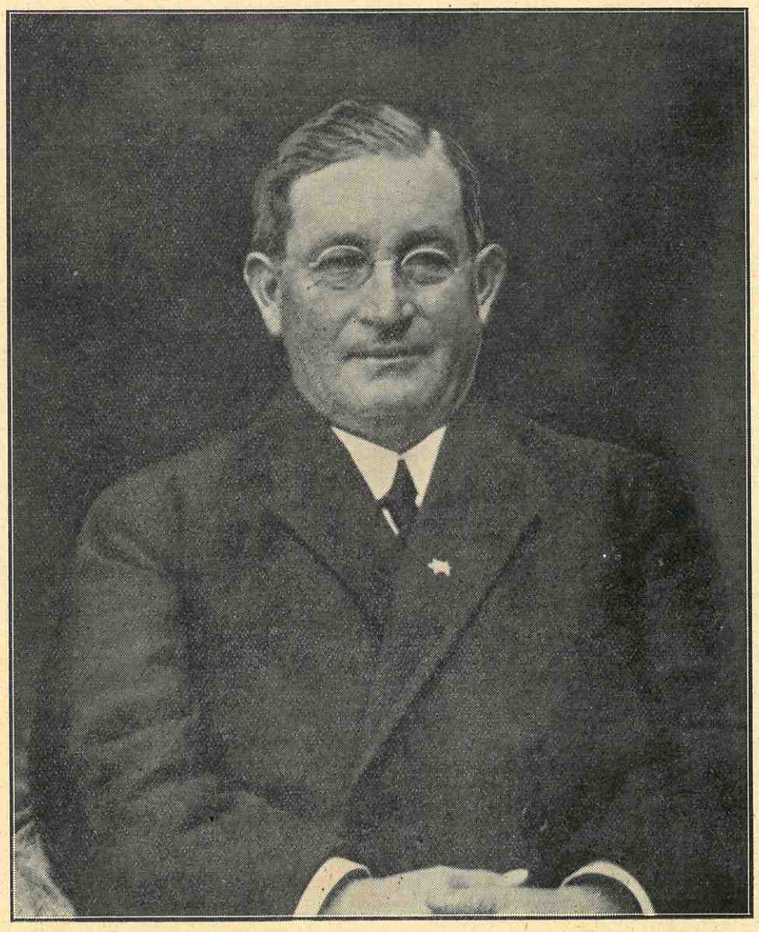
Telegr.-Adr: Sølysfabr. — Grundlagt 1842.

DANMARK

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# *2. FEBRUAR 1875 — †16. MAJ 1928



Forretningsfører Chr. Christensen.

Vi har ment, at de Linjer, som skulde følge dette Billede, burde være Kammeraternes og Kollegernes Eftermæle, thi intet vilde bedre kunne give et fyldestgørende Billede af den Mand, hvem dansk Skibsfart skylder saa meget. *Red.*

Efter faa Dages Sygeleje er Dansk Styrmands-Forenings Stifter og dens Repræsentant og Forretningsfører afgaaet ved Døden den 16. Maj.

Med Chr. Christensen er en af de Mænd, der har sat det stærkeste Præg paa den danske Navigatørstand i den forløbne Del af det tyvende Aarhundrede, gaaet bort, ja, man kan vel uden Overdrivelse sige, at det er den Mand, der har præget Standen stærkest i dette Tidsrum; thi som Stifter og daglig Leder af Styrmandsforeningen er det hele Standens Ungdom, der i de forløbne 21 Aar har været under hans Ledelse og Paavirkning, og Ungdommen bærer jo Fremtiden i sit Skød.

At skrive om Christensen er det samme som at

skrive Dansk Styrmandsforenings Historie; thi der er intet foregaaet inden for Foreningen fra dens Stiftelse og indtil nu, uden at Christensen har haft dermed at gøre og i Hovedsagen haft afgørende Indflydelse derpaa. Til Blad efter Blad i Foreningens Historie og Udvikling er Navnet Christensen knyttet saa uadskilleligt, at han derigennem har sat sig et Minde, som vil blive bevaret til sene Tider inden for danske Navigatører. Vor Opgave med disse Linier er derfor ikke at sætte Christensen et Minde, men kun at føje et beskedent Blad til den straalende Mindekrans, han selv har skabt.

Det har været nævnt saa ofte, men det skal særlig understreges her, at Christensen var Manden, der fik Idéen til Dannelsen af en Styrmandsforening. Dog, han var ikke blot Manden, der fik Idéen, han vor ogsaa Manden, der var den drivende Kraft i hele Arbejdet, der førte til Dannelsen af Foreningen. Han staar derfor ubestridt som »*Stifteren af Dansk Styrmandsforening*«.

Foruden den mægtige Drivkraft, som Kærligheden til Livsgerningen var for Christensen, var han ogsaa i Besiddelse af de særlige Egenskaber, der skulde til, for at Gerningen kunde lykkes. Han var ikke Manden med den store Gestus eller den brovtende Optræden, der elsker at stille sig selv i Forgrunden, han var Manden med det rolige Omdømme, den sejge Energi og en ualmindelig smidig Forhandlingsevne. For ham var det Sagen, som det gjaldt, Personen blev holdt i Baggrunden. Derigennem skabte han Tillid om sin Person ikke blot blandt Foreningens Medlemmer, men hos alle, han kom i Berøring med. Naar derfor Foreningen er kommet gennem de forløbne 21 Aar uden større Forviklinger, men alligevel kan notere sig ualmindelig smukke Resultater, skyldes det ikke mindst disse Egenskaber hos Christensen, der gjorde, at Medlemmerne fulgte ham, og Modstanderne troede paa ham og var klar over, at hvad der fremkom fra hans Side, var nøje overvejet og gennemtænkt og laa inden for Mulighedrnes Grænse.

De samme Egenskaber førte Christensen til den meget fremskudte Position, han indtog inden for Samarbejdet af de nautiske Foreninger inden for de 4 nordiske Lande. Han hørte til dem, hvis Ord og Meninger havde særlig Vægt, og da Samarbejdet blev lagt ind under faste Former, ved at der blev oprettet et Sekretariat, blev han dettes Chef, hvilken Stilling han indehavde til sin Død. Budskabet om hans alt for tidlige Død vil derfor blive modtaget med samme dybe Beklagelse af Navigatørerne i de 3 andre nordiske Lande, som det er bleven modtaget her af Navigatørerne; thi ogsaa der vil man dybt komme til at savne hans Initiativ, dybe Forstaaelse af Spørgsmaalenes Betydning og Rækkevidde og smidige Forhandlingsevne.

Christensen var Sømand, og hele hans Livssyn var præget deraf. Han hørte til de Navigatører, der danner Kernen inden for Standen, nemlig Sømanden, der arbejder sig op fra neden gennem de forskellige Grader og ved Flid og Sparsommelighed tilkæmper sig Styrmandseksamen. Denne haarde Skole har skabt en Række af selfmade Mænd inden for Standen, som ikke hører til de ringeste. Christensen var stolt af at tilhøre denne Kategori, der ved Selvsyn og Selvoplevelse var kendt med de mindste Enkeltheder inden for Sømandserhvervet. Han forstod tilfulde at vurdere, hvad dette betød, derfor var han den stærkeste Forkæmper for, at Navigatørernes Uddannelse hvilede paa den bedst mulige Sømandsuddannelse, og derfor stod han fast og urokkelig paa, at Sejlskibsuddannelsen for Navigatørerne maatte bevares; thi han var klar over, at en god Navigatør først og fremmest maatte være en god Sømand. Ikke mindst paa dette Omraade har han gjort en mægtig Indsats, og det er at haabe, at denne Indsats ikke er gjort forgæves. Christensen havde stærk Standsfølelse som Sømand, han hørte til dem, der mente, at Traditionen skulde bevares inden for Sømandsslægterne her i Danmark, hvor Søn har fulgt Fader i Kaldet i Sømandens vanskelige og farefulde, men stolte Hverv. Han var derfor glad, da hans egen Søn fulgte Kaldet til Søen, saaledes at Traditionen kunde bevares inden for Slægten. Christensen var Sømand og ikke ensidig Styrmand, og naar hans Gerning er lykkedes saa godt, tør det nok siges, at det ikke mindst skyldes denne Opfattelse, idet han var klar over, at det Arbejde, der skulde gøres for og af Styrmænd, maatte være et Arbejde, der i egentligste Forstand var et Arbejde for Dansk Skibsfart. Disse Egenskaber førte ham ind i Bestyrelsen af »Foreningen til Søfartens Fremme«.

Christensen var først og fremmest en dansk Mand. Han holdt paa, at alt Arbejde, det paa Søen som det paa Landjorden, maatte have til Baggrund, at det tjente alle danskes fælles Fædreland til bedste. Ifølge sit Naturel hørte han ikke til dem, der slog om sig med Patriotisme, han gjorde det, der var bedre, han skabte et dansk Hjem. De, der har haft Lejlighed til at besøge dette Hjem, vil derfra bevare Mindet om Christensen omgivet af Hustru og Børn synge vore smukke Fædrelandssange med Inderlighed og Alvor, saaledes at dette gav Hjemmet sit Præg. Christensen var en god Taler, men ingensinde lød Talen saa smukt og saa inderligt, som naar han talte for Flaget. Han havde det tilfælles med alle Søfolk, at i Flaget ser de Symbolet paa Fædrelandet og alt, hvad der er dansk. Da Sømanden viser Flaget ud over Verden, og Flaget for Sømanden er Symbolet paa alt det i Verden, der er noget værd, og som han lever og kæmper for, ansaa han den gamle Skik at svøbe en Sømands Kiste i Flaget som det smukkeste Symbol og den højeste Ære, der kunde vises en Sømand, naar i sidste Havn han fortøjer:

»I svøbe en Flig af Dannebrog
omkring min snævre Køje.«

Ved Jordfæstelsen paa Sundby Kirkegaard den 21. Maj havde Foreningen da ogsaa ladet Kisten indsvøbe i et Dannebrogsflag, der fulgte ham i Graven som Tak fra Standsfællerne til Organisatoren, Navigatøren og Sømanden Chr. Christensen.

Mindet om ham og hans trofaste og dygtige Arbejde vil blive bevaret og holdt højt i Ære, saa længe Dansk Styrmandsforening bestaar, hvortil hans Navn er knyttet med uløselige Baand.

HR. STYRMAND

# H. J. CHRISTIANSEN

Som Dansk Styrmandsforenings hidtidige Sekretær er Hr. Styrmand *Christiansen* konstitueret som Foreningens Forretningsfører og Repræsentant, indtil det endelige Valg har fundet Sted.

Styrmand Christiansen tilhører en gammel Sømandsslægt i Troense og er født 3. April 1889. Som 14aarig kom han til Søs og foer med Sejlskibe hjemme og ude. I 1910 tog han Styrmandseksamen i Svendborg og har siden 1912 været Styrmand i D. F. D. S. 1926 gik Christiansen i Land som Sekretær i Foreningen, i hvis Bestyrelse han har haft Sæde siden 1913 og endda fra 1923 i nogle Aar været Formand.

Spørger vi Hr. Christiansen om hans Mening om Fremtiden, svarer han og peger paa Lovenes første Punkt A:

> Foreningens Formaal er at arbejde for Styrmændenes økonomiske og sociale Interesser samt gensidig støtte hinanden mod Overgreb.

# Daaben under Linjen.

Af Matros A. Eriksen.

Hr. Redaktør!

> Her er en lille Skildring af en Daab under Linien. Det er jo en gammel Skik, som bliver mere og mere sjælden, saa maaske det kunde interessere nogle af Tekst og Billeder at se, hvordan den gaar for sig.

Vi har tidligere bragt en Skildring af Linjedaab, men her har vi en Indsender, som vi ikke har villet nægte Optagelse; det er jo hans egne Ord, der »taler«.

Det er en Søndag Morgen ombord i Fuldriggeren »Arapahoe« af Seattle, paa Rejse fra Pensacola til Montevideo. Vi har 60 Dage i Søen, saa nu kan vi begynde at lugte Land.

Ude under Bakken er der Travlhed over det hele. I Dag skal 6 unge Mennesker døbes, saa det gælder om at faa Kostumerne færdige. Her ser man selve Neptun lave sig det smukkeste Fuldskæg, man kan tænke sig, og ved hans Side staar hans Dronning med hørgule Lokker ned over Skuldrene, medens hun prøver sin nye Hat med hele en Kvindes Forfængelighed. Paa Forlugen sidder Doktoren og laver sine Medikanmenter. Her er Sovepiller og Afføringspiller, fremstillet af fineste Guano! (Vi har 20 Høns ombord.) Og en lille Snaps af gammel Levertran mangler heller ikke, og der er mange andre lækre Sager, som nok skal faa de forskellige Ofre til at blive grønne i Ansigtet. Saa er der Barbereren og Sekretæren samt Neptuns Soldater, som skal holde Ro og Orden, medens Daaben foregaar.

Alt er foregaaet i største Hemmelighed, og nu er vi snart klar til at begynde. Vi mangler Sekretæren, som ikke er færdig med Attesterne endnu. Naa, men han bliver omsider færdig, og Udkiggen gaar op paa Bakken, hvor han med høj Røst forkynder, at Neptun med Følge kommer ombord., hvorefter vi straks gaar midtskibs, hvor Daaben skal foregaa. Her er imedens de 6 bleven stillede op nøgne til Bæltestedet. Saa bliver den første ført frem til Neptun, som lader ham se gennem en hjemmelavet Sekstant, og ikke saa snart har han sat den for Øjet, før Øjet bliver fyldt med Vand, som løber ud af Sekstanten. Og nu maa han svare paa en Del Spørgsmaal, blandt andet om han stadig væk vil sejle til Søs. Straks derpaa bliver han grebet af to Soldater og ført hen til Doktoren, og der faar de selv Lov til at tage hvilken Medicin de vil have, og enten det nu bliver Piller eller Snaps, saa skal Bødlerne nok sørge for at de kommer ned. Imedens de endnu staar med Brækningsfornemmelser, bliver de ublidt ført hen til Barberen, der sæber dem ind i en Blanding af sort Maling, Petroleum og Olie eller hvad han nu ellers har kunnet finde

Forskellige af de Optrædende i forskellige Situationer.

ombord, og Gud Naade ham, som prøver paa at løbe sin Vej. Saa kommer sidste Akt. Naar nu de er smurt godt ind, bliver de raget med en Træbarberkniv; at der sætter sig en Splint fast paa Kinden, betyder ikke noget, det forhøjer Nydelsen hos Ofret. Naar saa de er blevet raget, bliver de med et rask Puf skubbet bagover ned i en lille Pram fyldt med Vand, og Daaben er forbi. Nu gælder det om at faa vadsket sig ren, hvad der ingenlunde er en let Sag, og som Regel gaar der ogsaa et Par Dage, før de er rene. Nu har de kun tilbage, at faa deres Daabsattest, som der meget højtideligt bliver dem overrakt af Sekretæren.

Ja, saa er jeg færdig — jeg er ikke nogen dygtig Skribent, men jeg har gjort hvad jeg kunde for at fortælle det saa klart som muligt; det er mest fortalt til de Folk, som ikke sejler til Søs, men som læser »Vikingen« af Interesse for Søen.

Matros *A. E.*



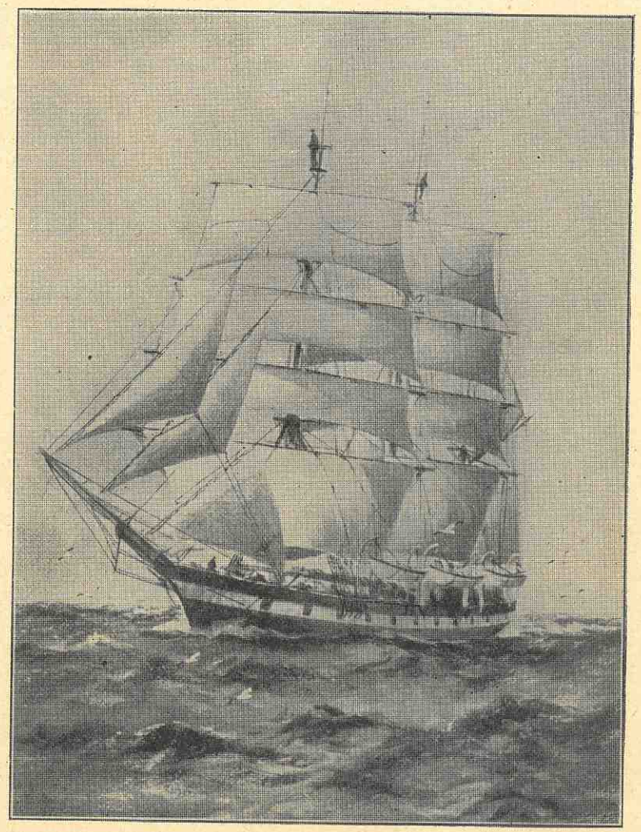
# *Et stort Havfiskeri — et større Danmark!*

*Af*

*Generalkonsul Yde*

*Hamborg.*

(Fortsat.)



En gammel Hvaltanger.

*Fiskeri-Industriens Markedschancer.*

Medens jeg er ved Fiskeri-Industrien, er det naturligt at se paa Markedschancerne for dansk Fiskekonserves, og jeg vil da gerne allerførst pege paa, at konserverede Madvarer mere og mere bliver Nødvendighedsartikler, fordi flere og flere Husholdninger indretter sig paa hyppigt at kunne tilberede Maaltider uden stor Ulejlighed. Vi har et Marked at erobre baade hos os selv og i Udlandet. Blot man ser paa Butiksvinduerne i et stærkt toldbeskyttet Land som Tyskland, faar man et Begreb om, hvad der bruges af Konserves, og i hvor ringe Grad Tolden er i Stand til at standse den fremmede Indførsel. Imidlertid giver jeg det Raad, at vi indretter os paa at gøre vor Konserves saa god som mulig, saaledes at den passer de allerkræsneste Ganer, thi ellers vil den ikke kunne naa den højeste Pris. Naar vi er naaet saa vidt, kan der blive Tale om en *Standard-Mærkning af dansk Konserves*, saaledes som vi har i Standard-Mærkning af vort Smør og bør tilstræbe Standard-Mærkning af Fisk. Man ved overalt i Verden, at Danskerne frem for alt har Forstand paa Mad, og Lurmærket er for dansk Fødeproduktion gaaet foran med en Verdensreklame af et saa umaadeligt Omfang, at kun Kendere af Stor-Reklame kan maale dens købmandsmæssige Værdi for Salget fa danske Fødeartikler i bred Almindelighed.

Krigen har foraarsaget en Forsimpling og Forgrovning af Konserves, og det er en af Grundene til, at en Artikel som Fiskeboller næsten er usælgelig i Tyskland. Folk ved heller ikke, hvordan Fiskeboller skal laves til. Kan vi forædle Varen og tilsætte den Kapers eller lignende, saa den bliver velsmagende, kan der gøres Forretning. Lad os lære af Frøknerne Nimb. En Vare som Sardiner er meget forgrovet, idet Fabrikerne han vænnet sig til dels at bruge store Fisk og dels for lidt eller for slet Olie. Ofte har heller ikke Lagringstiden været lang nok. Sligt skal vi ikke efterligne. Vi skal ikke konkurrere med Billighed, men med Kvalitet. Vi skal lægge an paa at fremstille raffinerede, kulinariske Produkter, saaledes som det ogsaa gøres af enkelte i Danmark. Endvidere bør der arbejdes paa en systematisk Forfinelse af vor Fiskekonserves og for den Sags Skyld ogsaa af al dansk Konserves. Nye Forsøg bør anstilles til Stadighed, og derfor anbefaler jeg *Oprettelsen af et fiskeriindustrielt Forskningsinstitut.* Et saadant Institut er i Fjor blevet oprettet i Hamborg, og dets Opgave er at staa Fiskeri-Industrien bi med Raad og Daad, prøve Nyheder, anstille Forsøg med Holdbarhed o. s. v. Instituttet skal ogsaa beskæftige sig med Spørgsmaal om Udvidelse og Forbedring af Teknik og Driftsorganisation og anstille Forsøg tilsigtende Driftsbesparelser, for derigennem at fremskaffe Prisreduktioner,

som kan gøre den tyske Konservesindustri mer konkurrencedygtig. For Fuldstændighedens Skyld skal tilføjes, at man i Tyskland har tilsvarende Institutter paa andre Omraader, f. Eks. er der i Brunsvig oprettet et Forskningsinstitut, der specialiserer i Gemyse-Konserves. Et fiskeriindustrielt Forskningsinstitut bør oprettes i Danmark. Fra visse Sider i Danmark har man svaret mig et afvisende Nej! Men inden Nej'ets Ekko er døet hen, har de norske Hermetikfabrikker besluttet at oprette deres eget videnskabelige Forskningsinstitut, hvortil ogsaa den norske Stat har ydet Tilskud!

Dansk Konservesindustri bør iøvrigt lægge Vægt paa, at Daase og Ekettering bliver saa smagfuld som mulig, thi smagløs Pakning og Ekettering virker ofte ligefrem afskrækkende paa Købene. De Danske Vin- og Konservesfabriker fortjener en Kompliment for god Ekettering. Fabrikanten undervurderer ofte den Rolle, det spiller for Varens Salg i Udlandet — hvor Fabrikanten er ukendt — at Farverne paa en Etiket er smagfulde og indtil det diskrete forfinede, at Typer og Sprog er rent, og at Daaserne er lette at aabne.

*Klipfiske-Industri.*

Paa dette Omraade vil man møde mig med mange Indvendinger, og da jeg ikke er Sagkyndig, vil jeg derfor i det følgende støtte mig til en Artikel, som er skrevet af en af Europas fiskerikyndigste Personligheder, den hamborgske Stats Fiskeridirektør, Hr. *Lübbert,* og som fremkommer i Foraaret. Hr. *Lübberts* Indlæg er trykt i et officielt tysk nationaløkonomisk Tidsskrift, og hans Hensigt er at propagandere for Anlæg *af flere Klipfiskeværker i Tyskland,* hvoraf Landet i Øjeblikket kun har 2. Fiskeridirektøren peger paa det Faktum, at *i 1924 landede tyske Dampere 57 Millioner kg Fisk i den skotske Havn Aberdeen.* Denne Fisk blev i Aberdeen forarbejdet til Klipfisk.

Som bekendt fremstilles Klipfisk paa den Maade, at de store Fisk sprættes op paa langs, hvorefter Ryggraden tages ud, og Fisken derpaa omhyggeligt afvaskes og nedlægges i Salt. De i Salt opstablede Fisk lader man ligge nogle Uger. Saa bliver de tørret. I Klipfiskens Hjemlande tørrer man Fisken paa Klipperne, og derfra har den faaet sit Navn. En Efterbehandling med Tørring i et Klipfiskeværk er nødvendig, og for Markedet i visse varme Lande, der af Hensyn til Klimaet ønsker Fisken haard som et Brædt, er intensiv Tørring nødvendig.

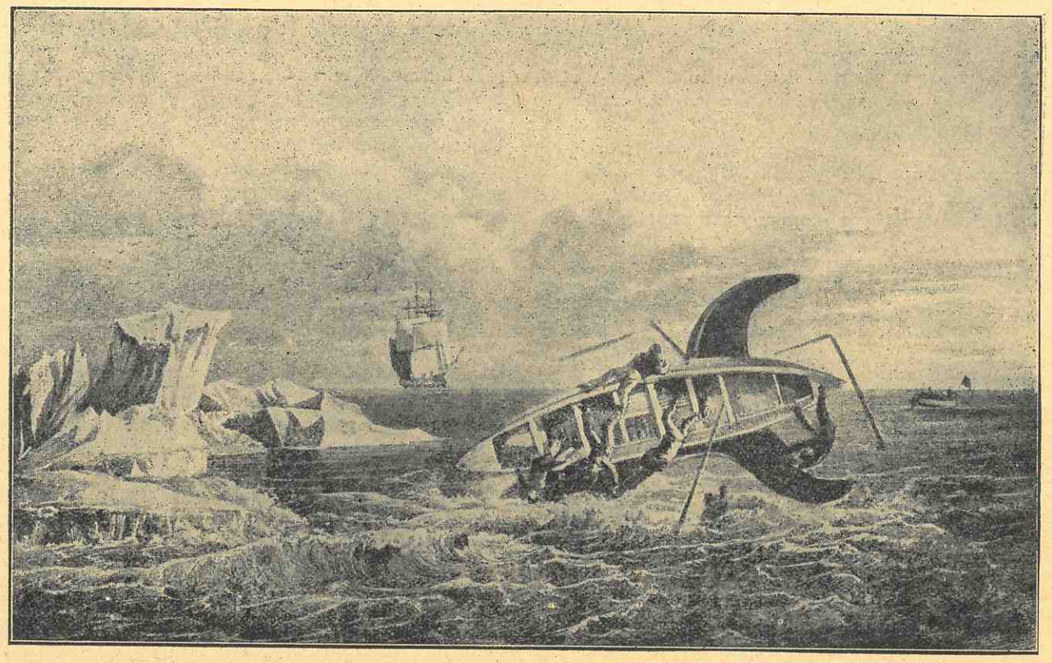
Fiskeridirektør *Lübbert* propaganderer for, »at der ved enhver tysk Fiskerihavn, hvorfra der udsendes Dampere *til de islandske Farvande* og til Murmankysten, *skal oprettes flere teknisk og finansielt solide Klipfiskeværker,* som Fiskedamper-Rederierene kan være interesseret i, for at de kan *faa deres Andel i den ret betydelige Fortjeneste, som et godt Klipfiskeværk giver.*« Hr. *Lübbert* understreger særligt, at Klipfiske-Industriens glimrende Udvikling i Aberdeen viser den Vej, som ogsaa Tyskland maa slaa ind paa. Jeg siger, at *alt viser Danmark den samme Vej.* I modsat Fald vil vi opleve, at udenlandske Selskaber med omfattende Initiativ, ikke blot fisker i Farvande, vi plejer at kalde hjemlige, men industrialiserer deres Fangst og paa denne Basis paafører os og vore Samlande Konkurrence, ikke blot ude paa Verdensmarkederne, men en skønne Dag ogsaa hjmme hos os selv.

Jeg har valgt at citere Fiskeridirektør *Lübbert,* ogsaa fordi jeg gerne nu med denne Sagkyndiges Ord vil polemisere imod de Betænkeligheder, der saa ofte har mødt mig, naar jeg siger, at *selvfølgelig kan vi lave god, billig Klipfisk i Danmark.* »Nu vil man indvende,« skriver Hr. *Lübbert,* »at vi ikke kan skaffe Klipfiskeanlæg, fordi vort Klima ikke egner sig til Tørring af Klipfisk. *Det er absolut urigtigt.* I Aberdeen, hvor der hersker et lignende Klima som i Tyskland, tørrer man Klipfisken i det Fri. Naar man sejler ind i Aberdeens Havn, ser man paa Sybredden, umiddelbart ved Vandet, de udstrakte Tørrepladser, hvor Fisken foreløbig tørres i det Fri. Kun den sidste Tørring sker ved kunstig Varme. Island og særlig Færøerne, hvor der ligeledes tørres store Mængder af Klipfisk i det Fri, har et meget fugtigere Klima end vi. Der er slet ingen Tvivl om, at vi ved vore Kyster har mange passende Pladser, hvor man kunde tørre Fisk i det Fri. *Der er altsaa i teknisk Henseende intet i Vejen for, at Tyskland skrider til Oprettelsen af flere Klipfiskeværker.*« Jeg gør i enhver Henseende Fiskeridirektør *Lübberts* Ord til mine og tillader mig at hævde, at *en Klipfiske-Industri kan skabes i Danmark, og at et Marked kan skaffes for vor Produktion.* Vi har naturligvis visse Vanskeligheder i toldpolitisk Henseende, som ikke her kræver nogen nærmere Omtale, men samtidig har vi udmærkede Betingelser for at vinde nye Markeder og maatte naturligvis fra første Færd gøre dette Forhold til Genstand for Paaagtning. Det hele er langt mere ligetil, end Folk tror, bl. a. fordi vi har meget dygtige og ansete Eksportkøbmænd paa det heromhandlede Omraade.

Hr. *Lübbert* kommer ogsaa ind paa det finansielle Spørgsmaal, idet han ikke overser, at den almindelige Mangel i Tyskland paa likvide Midler kan være en Hindring for Oprettelsen af flere Klipfiskeværker. Men han skyder ogsaa denne Indvending tilside, og hans Begrundelse er følgende: »Ved Oprettelse af et Klipfiskeværk drejer det sig om ganske simple Værkbygninger: lette Skure uden dyre Maskiner, altsaa Anlæg, der ikke koster mange Penge.« Det er en kendt Sag, at det tyske Havfiskeri i de senere Aar har kæmpet med store økonomiske Vanskeligheder, grundet paa Krig, Inflation og besværlige Afsætningsforhold i Landet etc. »Denne vigtige Industri, «skriver Hr. *Lübbert,* »*kan gaa en ny Blomstringstid i Møde,* naar vi faar de Klipfiskeværker, hvis Oprettelse er stærkt paakrævet, *baade i vor Nationaløkonomis og i vor Exports Interesse.*«

»Det er ligesaa hos os!« for at citere Holberg. Men det er alligevel ikke ligesaa hos os! Det gaar nemlig langsommere. Hjemme hos os er der ganske vist i Befolkningen skabt en svulmende god Stemning for, at vi nu faar taget fat paa det store Fiskeri, men der er stadig Tøven og Skepsis iblandt os. Anderledes i Tyskland. Hr. Lübbert har næppe fremsat sit Forslag om Opførelse af nye Klipfiskeværker, før det tredie i Rækken saa at sige staar der. Der er i Sommer i Cuxhaven dannet et nyt Selskab under Navn »Cuxhavener Klippfischwerche Aktiengesellschaft« med en fuldt indbetalt Kapital paa 210.000 Guldmark. Dette





Hvalfangst i gamle Dage rummede mange Farer. Ikke alene havde man Uvejret og Isen at kæmpe imod, selve Jagten paa Hvalerne var farefuld, fordi den foregik fra aaben Baad. Billedet viser en saadan Situation, hvor Hvalen med sin kraftige Hale slynger Baaden i Vejret.

Selskab er stiftet af Cuxhavener Hochseefischerei Aktiengesellschaft, af Fischmarkt Cuxhaven G. m. b. H., der ejes af den hamborgske Stat, af Cuxhaven Kommune, lokale Banker samt »Kieler Herings- und Hochseefischerei Aktiengesellschaft«. Denne Selskabsdannelse finder jeg meget interessant, ikke blot fordi den er et nyt Bevis paa den kommercielle Optimisme, hvormed man i Tyskland bedømmer Havfiskeriets Chancer, men ogsaa fordi den er et praktisk Bevis for Muligheden af den af mig propaganderede Plan, nemlig *at der skal løftes i Flok, saaledes at Stat, Kommune, store Aktieselskaber og Privatkapital entrerer i Fællesskab.*

*»Danmarks Havfiskeri Aktieselskab«.*

Til Slutning skal jeg i grove Træk beskæftige mig med Spørgsmaalet om, hvorledes man burde gribe Sagen praktisk an, hvis man tænkte sig et Havfiskeri-Initiativ taget og udviklet efter de Linier, jeg foran har skitseret. For at komme i Gang er det naturligvis nødvendigt, at der dannes et Selskab, og de Undersøgelser og Detailberegninger, som alle er nødvendige, kan tilendebringes forholdsvis hurtigt.

Den første Betingelse for, at et dansk Havfiskeriselskab kan virke, som det skal, er Koncentration og Samvirken baade paa Sø og i Land. Der maa i høj Grad samarbejdes med Hermetikfabriker, Salterier, Røgerier *og driftige Eksportkøbmænd,* saaledes at Fisken kan faa Afsætning, ogsaa naar Markedsprisen kommer ned paa et Minimum, hvilket jo ofte vil ske paa store Fangstdage. Med Hensyn til Starten ser jeg ingen Hindring for, at man byggede videre paa Basis af den gamle danske Driftsform, saaledes at en eller flere Havfiskere selv ejede deres Trawler. Men saadanne selvejede Trawlere maatte ind under en Fællesplan og Fællesledelse, hvilket i Virkeligheden jo blot vilde sige, at der dannedes et Andelsselskob pa Søen efter de samme Principper, som vi kender og længst har gennemprøvet i Land. Jeg tror imidlertid, at man i første Omgang kom lettest i Gang, hvis man dannede et »Danmarks Havfiskeri Aktieselskab«, i hvilket jeg synes, Stat, Kommune, Storkapital og Smaa-Aktionærer maatte participere, saaledes at Risikoen fordeler sig først paa Stat og Kommune, siden paa Storkapitalen og sidst paa Smaa-Aktionærerne, thi jeg tænker mig ingenlunde, at et Havfiskeriselskab straks vil blive en Sukces. Der maa regnes med vanskelige Overgangsaar, indtil der er vundet Erfaringer. Men kan nogen pege paa en ny Ting, der er startet, og hvor man ikke har maattet betale for Erfaringen? Jeg kan pege paa Hundreder af Foretagender, der har betalt Erfaringen dyrt, men ikke for dyrt, forsaavidt som Succession er vundet. Naar det første danske Havfiskeriselskab er dannet paa Basis af en halv Snes store og ordentlige Baade, vil der efter min Mening være paabegyndt noget, af hvilket en rig og frodig Udvikling hurtigt vil gro.

Nærværende lille Bogs første Udgave er overalt i Danmark blevet modtaget med saa voldsomme Udslag af Sympati, at det er klart nok, at denne gode Stemning ikke gælder Forfatteren, men er et Bevis paa, at Sagen har Rod i Folkets Hjerte. Hist og her har man dog rejst et bekymret Spørgsmaal om, hvordan i Alverden Pengene skal kunne skaffes, og en driftig Købmand har ligefrem korset sig ved Tanken om, at 6 Millioner kunde blive nødvendig. Saa under-

ligt kan Billedet veksle: For nogle faa Aar siden var 6 Millioner blot som en Drikkeskilling til »Arrangørerne«, naar et gammelt Selskab skulde laves om, eller to slaas sammen. Fra mit Synspunkt hersker der ikke Tvivl om, at Pengene kan skaffes og skaffes let. Det kommer af, at jeg ser denne Sag udelukkende i et nationaløkonomisk Perspektiv. Hvis jeg har Ret i, at Havfiskeriet for os betyder ny Landvinding, ny Vej til Udvikling af nye økonomiske Initiativer, ny Forøgelse af Beskæftigelsesgraden, nye Chancer paa mangfoldige Omraader for vor Industri, ny Basis for friske Eksportkøbmænd, kort sagt, nye Indtægtskilder for Folk og Virksomheder trindt om i Landet, — ja, saa kan Pengene naturligvis skaffes —, for saa er Spørgsmaalet ikke det, man stiller mig, nemlig: »Har vi Raad til i Nedgangstider at tage en saadan Sag op?« Nej, Spørgsmaalet er det omvendte: »*Har vi Raad til at lade Sagen ligge?*«

Hvis jeg har Ret i, at vi handler fornuftigt ved at se os om efter nye Strenge paa vor nationaløkonomiske Bue, ved at spejde efter »en ny Reserve i Ryggen paa vor Landbrugsindustri«, ved at betragte Havet som en naturlig Tumleplads for frodige, nye Initiativer, — ja, saa kan Pengene naturligvis findes, naar vi løfter i Flok. I hvert Fald er der hverken Lykke eller Glæde ved al den bedrøvelige Jamren, vi hører alle Vegne, efter at vort Folks Nervesystem har været gennemkildret, ført af de let tjente Krigspengens søde Kløe og siden af de let tabte Penges sure Svie. Man fristes til at bruge en drastisk Vending hos Berhard Shaw og sige, at længere er vi da heller ikke nede i Armod, end at vi kan magte en nationaløkonomisk Sag. Ved at løfte i Flok har vi dog fundet nogle Millioner til et Nationalmuseumsfond. Diskussionen er aaben angaaende Oprettelsen af et nyt Statslotteri, for at vi kan bygge til vor kongelige Scene. Paa mangfoldige Omraader har vi Penge tilovers til Formaal, der er smukke og gode, men *i økonomiske Nedgangstider er intet saa smukt eller saa godt, som de Penge, der gives ud for at sætte ny Foretagsomhed i Gang.* De Penge, der her er Tale om, gives ud paa en fortræffelig Maade, sa sandt som hver Øre bliver i Landet, nemlig hos vore Skibsværfter, Maskinleverandører, Netfabrikanter, Rebslagere, Provinatleverandører, Assurandører etc. etc.

Men i økonomiske Nedgangstider kræver det naturligvis Arbejde at skaffe en relativ stor Kapital til et nyt Foretagende. Dog, Arbejdet er ikke større, end at det kan overkommes, og hvis det skulde komme an derpaa, er jeg rede til selv at forsøge. Jeg tænker mig et dansk Havfiskeriselskab dannet med en Aktieportefeuille, bestaaende af to Slags Aktier, een Del, som Storkapitalen tager, og hertil regner jeg Stat og Kommune, enten de nu gaar med direkte eller indirekte, samt en anden Kategori af Aktier, som jeg vilde foreslaa udbudt i offentlig Tegning efter engelsk Praksis, dog at man vel næppe vilde gaa saa langt ned med Aktiebeløbene, som man gør i England, hvor man tegner Aktier helt ned til 1 Shilling. Jeg kunde tænke mig, at man satte Aktierne til 25 Kr. pr. Stk., og at man satte et Agitationsarbejde i Gang hele Landet over for at faa Falk med. Jeg synes, at enhver dansk Borger, der har Raad, maa føle sig national forpligtet til at tage en Aktie, og det skal ogsaa nok vise sig, at Tusinder af Borgere har Lyst til at være med. Iøvrigt regner jeg med, at de særligt interesserede Industrier vil melde sig som Aktionærer, saaledes Skibsværfter, Maskinleverandører, Konservesfabriker etc., desuden andre Virksomheder, der som Leverandører er interesseret i et Foretagende af denne Art, saasom Oliekompagnier etc. Der, hvor Ordrer placeres, er det dog kun rimeligt, at der vises Medinteresserthed og tilvejebringes Samvirken. Kapitalen kan nok skaffes, saa den Side af Sagen kan vi foreløbig lægge ad acta.

Det er et helt andet Spørgsmaal, om Menneskematerialet er tilstede. Dette er jo vigtigere end Pengene, thi det er Fundamentet. Spørgsmaalet er delvis besvaret foran — og besvaret med Ja —, men det bliver nødvendigt at tage det op igen i Forbindelse med Spørgsmaalet om Selskabsdannelsen, for her sætter Tvivlerne ind: Man trækker Spørgsmaalet dybere op, idet man siger, det er godt nok med alle disse i og for sig meget plausible Tanker om Fiskeriinitiativer, men vi kan dog ingen Vegne komme, »hvis Fiskerne ikke selv vil«. Det er en Misforstaaelse. Da det er et nationaløkonomisk Spørgsmaal, vi har for os, skal det aldeles ikke afgøres af en enkelt Gruppe af Landets Borgere. Det skal afgøres der, hvor Overblikket er tilstede, og hvor det kommercielle Perspektiv er i Orden. Man kunde ligesaa godt sige, at Spørgsmaalet om den danske Smørproduktion er et Spørgsmaal om, hvorvidt Mejeristerne har Lyst til at være med eller ikke.

Men forøvrigt er Forholdet det, at vi baade har Menneskematerialet, og at *Fiskerne selv har Lyst til at være med.* Det træffer sig saa heldigt, at netop, som nærværende Bog gaar i Trykken, har Forfatteren modtaget en Resolution, der er vedtaget af 50 Fiskere i Esbjerg, og som har følgende Ordlyd:

»Vi — undertegnede Fiskere — er af den Mening, at *et stort Havfiskeri — udført af danske Fiskere i danske Skibe — vil kunne svare sig, og vi tror, det er den eneste Redning ud af den Misère, som Fiskeriet er ude i,* thi som Fiskeriet er nu, og som det har været det sidste Par Aar, og som der er al Udsigt til, at det vil forme sig i Fremtiden, saa kan Kutter-Fiskeriet ikke svare sig.

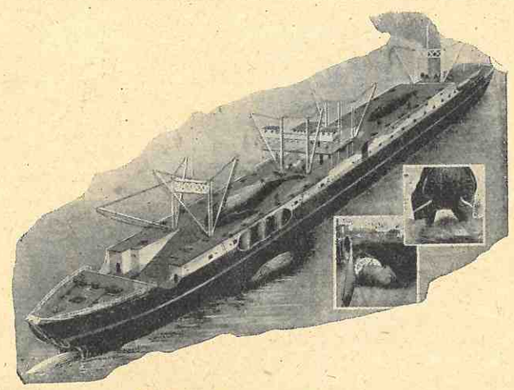
»Nordsøen er for Kullernes Vedkommende nærmest udfisket. Saisonerne bliver kortere for hvert Aar, Bestanden bliver mindre og Kvaliteten daarligere, og udenfor Saisinerne er det næsten ikke til at opdrive Fisk, og Is-Fiskeriet vil derfor gaa istaa af sig selv.

»En Del af Flaaden kan selvfølgelig gaa tilbage til Rødspætte Fiskeriet, men saa bliver den Gren af Erhvervet ogsaa overfyldt og vil lide samme Skæbne.

»*Et stort Havfiskeri vil gøre Gavn paa mange Maader og er ønsket af mange Fiskere, og der vil altid være competente Folk i Esbjerg til at drive et saadant Fiskeri.*«

Iøvrigt foreligger der, som allerede paapeget, Vidnesbyrd om, at der langs Jyllands Vestkyst er glimrende Folk, som har Mod og Lyst til at gaa i Gang, og som blot venter paa Incitamentet for den hjælpende Haand.





*Et Skib, der sluger Hvalerne.*
En moderne Hvalfanger er i Reglen en Damper, der optræder som Moderskib for flere mindre Fangstskibe. Ombord i Moderskibet slæbes Hvalerne op paa Dækket og parteres. Ombord findes Kogerier og Knuserier, saa intet gaar til Spilde. Paa dette Skib hales Hvalerne op gennem et Hul i Bougen.

Jeg deler Mening med Direktør *Tulinius*, naar han den 15. April 1918 i »Dansk-Islandsk Samfund» i et udmærket Foredrag har paapeget, at »de dygtigste islandske Trawlerkaptajner har faaet Uddannelse paa engelske Damptrawlere, *hvor ogsaa mange danske Mænd har oparbejdet sig en smuk Stilling, og mange engelske Trawlere føres af danske Kaptajner, et godt Bevis paa, hvor udmærket Stof der er i Danskerne til denne Bedrift.*«

Jeg deler eMning med Hr. Tulinius, naar han ved samme Lejlighed har udtalt sin Beklagelse over, at Danmarks Deltagelse i Havfiskeriet er saa ringe, og jeg deler fremdeles Mening med ham, naar han siger, at »Danskernes Deltagelse i Islandsfiskeriet er minimal, hvorimod Færingerne Aar efter Aar drager til Island med deres Kuttere og hjemfører rige Fangster. *Dette sidste er et Bevis paa ,at man ogsaa herfra Landet kunde gøre det samme med Held.*«

Jeg deler Mening med Forfatteren *Harry Søiborg*, naar ahn udtaler sig til Gunst for nye danske Initiativer paa Grønland, hvor »kommende Slægt vil sætte Kræfter ind, ikke alene drevet dertil af uafværgelige Forhold, men i ligesaa høj Grad ansporet af eget Initiativ, udfoldende opsparet Overskudskraft og paatagende sig en Opgave, som i Aarhundreder har ligget slumrende inde i de sydgrønlandske Fjorde ventende paa det Slægtleds Mænd, som atter vilde bebygge Grønland med Frænder af de gamle Nordboere og derved for evig Tid sikre Grønlands vældige Domæne for det nordiske Folk.«

Jeg deler Mening med Fisker *F. Hansen* i Esbjerg, der minder om, at mange af de mest berømte Havfiskere i England og Kanada er Danske, og de, der har sat sig ind i disse Spørgsmaal, ved jo ogsaa godt, at ude paa store udenlandske Fiskepladser er der mange dygtige danske Fiskere, der har Verdensry som »Top-Fiskere«, d. v. s. Folk, der hjembringer de største Fangster.

Jeg deler Mening med Kaptajn *Olesen* i Nova Scotia, der selv driver et udstrakt Trawlfiskeri ved Kanadas Kyst, naar ogsaa han propaganderer for Dannelsen af et dansk Havfiskeriselskab og hævder, at »en saadan Drift vilde betale sig og være et godt selvbærende producerende Aktiv«. Hr. *Martin A. Olesen* i Nova Scotia er jo selv et fremragende Bevis paa, hvad en dygtig dansk Mand kan udrette i det Fremmede.

Jeg haaber, de fleste vil dele Mening med mig om, at hvis vi ikke hernede skulde kunne finde alt det øvede Mandskab, vi har Brug for, da er det baade naturligt og ligetil, at vi søger Mændene paa Færøerne, *hvor vi har dem.* Det er i det hele saare ligetil, at vi, der kan skaffe Kapitalen og har det kommercielle Udsyn, gaar i Kompagni med vore Landsmænd, Færingerne, der har store Evner, Kræfter, Kundskaber og Erfaring. *og som trænger til en Haandsrækning.* Aldrig kunde jeg tænke mig nogen bedre Basis for Samvirken mellem Danmark hernede og Danmark deroppe. Nej, det Menneskemateriale, vi skal bruge, det kan vi skaffe.

Men, kommer saa de Bekymrede og siger til mig: Hvad vil Færingerne sige til et saadant Makkerskab? De vil sige: Ja! i »Foroya Tidende« for 24. Juli d. A. ses mine Forslag at have været gjort til Genstand for Drøftelse, og Bladet konkluderer:

»Hvorledes bør vi her paa Færøerne se paa de danske Storfiskeriplaner? Utvivlsomt *med den største Sympati!*)* At danske og færøiske Fiskere i nævneværdig Grad skulde komme til at *konkurrere* med hinanden, ligger saa at sige ganske udenfor alle Muligheders Grænse, og kan Planerne om et dansk Storfiskeri realiseres paa en god og sund Maade, vil færøisk Fiskeridrift sikkert paa mange Omraader komme til at nyde godt af en saadan Udvikling indenfor det Erhverv, hvis Betydning for hele Rigets økonomiske Velfærd jo ikke hidtil har kunnet sammenlignes med andre Erhversgrenes Betydning. Spørgsmaalet om Fiskeridriften vil blive omgivet af en helt ny Atmosfære, og det vil sikkert komme til at vise sig, at danske og færøiske Fiskere paa mange vigtige Omraader vil have et stærkt *Interessefællesskab.* Ikke mindst vil dette kunne blive Tilfældet i Spørgsmaalet om *Grønland.* Kræver økonomiske Interesser af Betydning for hele Landets Velfærd, at der gives al Fiskeridrift under dansk Flag friest mulig Bane oppe ved Grønlands Kyster, vil Udsigterne for en radikal Ændring i Statsmagtens Holdning til dette Spørgsmaal selvfølgelig i høj Grad være forbedrede.«

Lad os da til Slutning ridse Billedet op i skarpe og klare Konturer:

Fra Arilds Tid er vi vant til at betragte Vandene imellem Danmark, Færøerne, Island og Grønland som hjemligt Farvand. Menneskealder efter Menneskealder har disse hjemlige Farvand ventet paa dansk Initiativ og Foretagsomhed. Nu er Livet paa Vandene deroppe i rig og svulmende Udvikling. Hundreder af fremmede Trawlere ligger udenfor Vinduerne i vort fjerneste Amt, Færøerne. De ligger der som en flydende Fabriksby, virksomme, flittige, modige, dragende til sig Bytte fra Havet til stor og sikker Indtægt for Mandskab og den hjemlige Nationaløkonomi. Islands, Norges, Englands, Tysklands, Frankrigs og

*) Fremhævelse skyldes Bl.s Red. Forf. Anm.

Italiens Flag smælder om Kap fra Skibene, *men det danske Flag er der ikke!*

Ombord paa alle disse mange Trawlere har vi Landsmænd, mellem Lederne finder vi Danske. Ombord paa engelske Trawlere har vi endog flere Hundrede Landsmænd, nemlig Færinger, der med Stolthed tør nævne sig Verdens bedste i deres Fag. De drog ud, alle disse vore Landsmænd, fordi de ikke kunde komme i Vej hjemme, og mange ypperlige Folk hjemme gaar og knurrer, fordi Kutterfiskeriet ikke passer dem, og fordi Storfiskeriet ikke kan komme i Gang.

Lad os rundfunke til alle disse Landsmænd, at vi nu er rede til at sætte de Initiativer i Gang, som vi bedst kan frugtbargøre, naar de melder sig under vort eget gamle Flag og hjælper til.

Eller lad os lade være! Men lad os saa endelig ikke bilde os ind, at naar vi ikke gaar ud paa Havtogt, saa er det, fordi vi har spillet vore Penge bort og er saa forarmede og evneløse, at vi ikke kan skaffe Kapital, eller fordi vi ikke har Menneskematerialet. Lad os saa sige Sandheden, som den er, nemlig, at vi er for magelige og mangler Vovemodet, Energien og Lysten til Arbejdet, og ikke gider have Bryderierne og Besværet, stivner i Bagateller og Kancellisteri. Og lad os saa, naar Vinteren kommer, lune os ind i de magelige Lænestole og begynde Kævlet om, hvordan vi skal forsørge de 50,000 Mennesker, som vi har for meget i Danmark. Og det garanterer jeg for: Kævlet vil vi kunne magte.

.....

*Bortrømte Sømænd i U. S. A.*

»Danish Bureau« i New York har modtaget følgende Forespørgsel fra en bortrømt Sømand:

»Jeg kom til U. S. A. i 1922 som Sømand paa »Hellig Olav«, men rømte fra Skibet og har været her siden uden at have betalt Headtax. Jeg fik mine første Papirer kort efter min Ankomst og ønsker nu at blive amerikansk Borger. Jeg vilde ogsaa gerne besøge Danmark i Aar, da min Moder er syg. Hvorledes skal jeg faa disse Sager bragt i Orden?«

Hertil svarer Bureauet:

»Ingen kan blive amerikansk Borger, undtagen han er blevet lovligt indladt af Immigrationsvæsenet, De er aldrig blevet lovligt indladt, og Immigrationsvæsenet kan derfor ikke udstede det »Certificate of Arrival«, uden hvilket ingen kan blive amerikansk Borger. Indtil Februar 1925 var det muligt at betale Headtax og blive lovligt indskrevet, naar man indgav Ansøgning om fuld Borgerret. Dette kan ikke gøres længere, De er derfor udelukket fra at kunne blive amerikansk Borger. Men De kan blive her i Landet, saa længe De ønsker, da ingen Sømand, som kom til U. S. A. før 1924 paa ulovlig Maade, kan blive deporteret, efter at han har opholdt sig her i tre Aar.

Der har været fremlagt forskellige Lovforslag i Kongressen, som vilde tillade dem, der kom her ulovligt før 1. Juli 1924, at betale deres Headtax og derved faa Sagen bragt i Orden. Men ingen af disse Lovforslag er blevet vedtaget, og det ser ud til, at Kongressen vil vedtage Lovforslaget saaledes, at det kun gælder for dem, der kom hertil før Kvotaloven traadte i Kraft i Juni 1921.

De er ogsaa udelukket fra at kunne faa *Reeniry Permit*, som kun gives til dem, der er blevet lovligt indladt. Hvis De rejser til Danmark, maa De være belavet paa ikke at kunne faa Tilladelse til at rejse tilbage til U. S. A. før efter to Aars Forløb. Men saa vil De ogsaa komme tilbage paa lovlig Maade og med Ret til at søge amerikansk Borgerret fem Aar senere.

*Dansk Damper solgt.*

Damperen »Simone« af København (Rederiet »Heimdal«), der for nogen Tid siden blev solgt til et Rederi i Finland, er nu overtaget af dette og er afgaaet fra Aalborg, hvor Besigtigelsen og Leveringen har fundet Sted, under finsk Flag. Skibet hedder nu »Otava«, 5: »Karlsvognen«.

*Norges Bruttofragt i Fjor.*

De foreløbige Beregninger, som de norske statistiske Centralbureau har udført, viser, at Bruttofragten i Udenrigsfart for 1927 vil ligge mellem 400 og 410 Mill. Kr. I 1926 indsejledes der med en Boom i Kulfarten 428 Mill. Kr., saa Nedgangen er ikke særlig stor, naar man tager Kronestigningen og Fragtfaldet i Betragtning, særlig i Aarets anden Halvdel.

Æren for, at Fragterne er holdt saa godt oppe, som Tilfældet er, kan i første Række tilskrives alle de Nybygninger, som er sat i Fart i Aarets Løb, og af disse maaske særlig den nye Tanktonnage. Af Bruttofragterne er antagelig ca. 25 pCt. indsejlet som Maanedsfragt.

Bruttofragten var i 1925 ialt 484 Mill. Kr., i 1924 ialt 542 Mill. Kr. og i 1923 ialt 483 Mill. Kr.

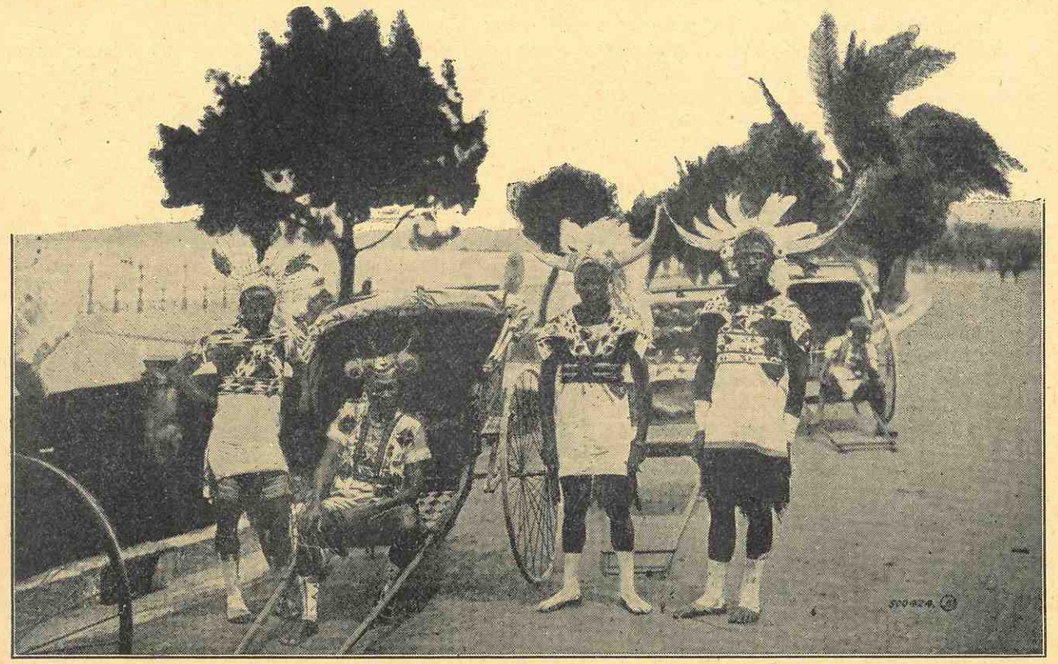
*Fund af et Vikingeskib paa Sveriges Vestkyst.*

I Galtabäck ved Varberg paa den svenske Vestkyst har man fornylig i 1 m Dybde truffet Resterne af et Skib fra Vikingetiden, antagelig fra det 9de Aarhundrede, og en af Riksantikvaren udsendt videnskabelig Ekspedition har undersøgt samme. — Paa Sandmasserne, som det laa begravet i, og som man nu har sigtet for at lægge det frit, kan man ved Sammenligning af Sandet paa Sø- og Læsiden se, at Skibet ved omtrent 2 m Vandhøjde paa Stedet er blevet opgivet og overladt til sin Skæbne (Aarer er ikke fundet), og Søerne er da brudt imod og hen over det og har slaaet det i Stykker. Vel bevaret er kun Bunden og den ene Side. Baade Planker og Spanter er, meddeler Statsgeologen, Dr. von Post, af Jerneg og i de to Spanter, der har omgivet Masten, viser en Udskæring, at man ved at indføre en større Klods gennem denne og Masten har forstaaet at holde denne godt fast. Af Interesse er, at der i Spanterne er fundet Trætappe og Huller til saadanne, saa at det kan konstateres, at Plankerne i Dækket er blevet fastgjort med Trænagler. Iøvrigt er der paa Pladsen fundet en Stenøkse, flere Kvæghaars-Fletninger, som man sikkert har anvendt til Baadens Tætning, smaa Stykker Rav m. m.

*Hvalfangsten ved Færøerne.*

Det er Hensigten til Sommer at genoptage Driften af Hvalfangerstationen Lopra paa Suderø. Et dansk-færøisk Selskab er startet med dette Formaal for Øje.





Saaledes ser Droskehestene ud i Byerne paa Afrikas Østkyst. Det er fantastisk udklædte Negre, der med deres lette Vogne, Rickshaws, kan opnaa en fænomenal Hurtighed. For en Sømand er den Gyngetur ikke saa behagelig som den paa Søen, men mindre farlig.

# ET MINDE FRA VINDJAMMER-TIDEN

*Skildring fra en 11 Maaneders Rejse med Glasgow Fuldriggeren »Clackmannanshire«. Rejsen foregaar fra Portland Oregon, East London via Rangun, derfra til Liverpool.*

Vinteren 1915 var der en ganske fænomenal Trafik med store Sejlskibe paa Portland Oregon, hvor de kom for at laste Korn til det krigshærgede Europa, og da Australien næsten intet Korn udførte denne Vinter paa Grund af en daarlig Høst, blev Amerika Hovedleverandøren, og Følgen blev denne store Trafik paa Portland Oregon. Disse »Havets stolte Svaner« kom herop i Ballast, baade fra Australien og Sydamerika, for at bringe de kostbare Kornlaster til Europa. En slem Skavank førte denne Trafik dog med sig; thi paa Grund af de mange Søfolk, der kom til Byen, blev der en Masse Mennesker, der udelukkende lagde an paa at snyde Søfolkene paa alle Maader; ja, selv de, der ellers var bestemt til at skulle hjælpe dem, snød. Man skulde være vaagen og passe paa. Man kunde ikke faa en Hyre, uden at man skulde gennem Fingrene paa de saakaldte Boardingsmastre, som havde faaet Monopol, og de snød os alle. Der var ingen Vej udenom.

Den 21. Januar blev jeg og en Kammerat paamønstret ombord i Fuldriggeren »Clackmannanshire« af Glasgow til 30 Dollars om Maaneden; vi fik en Chek paa en halv Maaneds Forskud — den skulde vi nemlig tage, for at faa Hyren —, og Boardingsmasteren skulde veksle den. Saa hed det sig, vi fik Tøj og det skulde han sørge for. Vi kom ombord med en Køjesæk, og Dagen efter Tøjet fra Boardingsmasteren. Jeg fik et gammelt Tæppe, en Shagpibe, en Pakke Tobak, ialt for ca. 3 Dollars; de andre 12 Dollars stak den Herre i sin egen Lomme, saa det var noget der gav Penge. Ingen Steder kunde man faa Hjælp, der var ikke andet at gøre, end at tage imod med Humør.

»Clackmannanshire« var et smukt Skib paa 1482 Register Tons, bygget i flot Clipperstil og var en ret hurtig Sejler; den laa klar paa Reden for at afgaa til East London i Syd Afrika med en Ladning Korn, og 3 Dage efter at vi var kommen ombord, kom Slæbebaaden langs Siden, Lodsen kom ombord, Ankerophivningen begyndte til en rask Shanty; snart var Ankeret oppe, og den lange Rejse var begyndt. En smuk Start var det ned ad den ca. 100 engelske Mil lange Flod ned

til Astoria. Fra Astoria gaar vi direkte over den berømte Columbia Barre. Vi gik over Barren Dagen efter vor Ankomst til Astoria, og det var morsomt at befinde sig i rum Sø igen. Det var pænt Vejr de første Dage; men snart begyndte Vinterstormene at melde sig, og de kan være haarde her paa Amerikas Kyster.

Vi havde vel været ca. en Uge i Søen, da vi en Dag ret før Middag fik hele Dækshusets ene Side slaaet ind af en vældig Braadsø. I Dækshuset var der Lukaf for Tømmermand, Sejlmager og Apprentier samt Kabys, og da Katastrofen indtraf lige før Middag, stod Kokken og var i Gang med at øse Maden op, saa at den kunde bringes rundt til Frivagten; samtidig med stod han og fløjtede en Negermelodi, han var nemlig vestindisk Neger; men han blev brat revet ud af sin musikalske Stemning; alle hans Potter, Pander og Gryder forsvandt pludselig ud af den læ Dør og sejlede videre omkring paa Dækket, og noget af det forsvandt over Siden ud i det frie Hav. Selv naaede han at faa fat i et eller andet inde i Kabyssen, men han maatte stritte ganske kraftig imod for ikke at gaa samme Vej som hans kære Gryder. Og de Apprentier, der havde Frivagt, fik ogsaa en slem Forskrækkelse i Livet, særlig en af dem, der havde sin Køje til Luvart og tilmed en Overkøje; han var jo lige purret ud og var naaet saa vidt, at han havde faaet Benene udover Køjekanten og sad og var ved at gnide Søvnen lidt af Øjnene, da han pludselig ved Braadsøens Indgriben i Privatlivets Fred brutalt blev revet ud af sin Søvnighed og langet helt ud igennem den læ Dør med en stor Skibskiste lige i Hælene paa sig. Til alt Held for ham ramte den ham ikke; den sejlede agter efter, hvor saa et Par Mand fik den bjerget. Han fik imidlertid sig selv samlet op, og han var sluppet uskadt fra Katastrofen. Matroserne havde Lugarer under Bakken, hver Vagt paa sin Side, og der maatte Opprenticerne nu indkvarteres nogle Dage, indtil Tømmermanden fik deres Hytte lappet sammen igen.

Naa, efter denne Omgang fik vi fint Vejr igen, og vi kom ret hurtigt til Nordost-Passaten. Her gav »the old man« os en god Idé for at faa Tiden til at gaa paa Frivagten, og Idéen var, at vi skulde starte en Avis, og der blev omgaaende afholdt Generalforsamling, hvor det blev vedtaget at starte Avisen, og 2. Styrmand blev valgt som ansvarshavende Redaktør overfor Presseloven. Alle vi andre blev Referenter til Bladet, og det vedtoges, at det skulde udkomme hver Lørdag Aften i 1 Eksemplar, som saa skulde gaa rundt til alle. Avisen fik Navnet »Pacific Ocean«, og der var sandelig ingen, der blev skaanet; det var et helt Revue Blad. Ja, selv »the old man« fik det glatte Lag; men alle tog det med Humør, og vi havde megen Morskab af dette Blad.

Vi skulde paa denne Rejse anløbe en Ø, der hedder Piteairn; den hører vist med til Pinseøerne. Vi havde en Mængde Proviant og en Masse Skolesager med til Øen. Der var ca. 170 Indbyggere, og de var meget religiøst anlagte, og baade Tobak og Skraa var bandlyst der paa Øen; men der var to gamle Søulke, som var landet paa Øen for mange Aar tilbage; de vilde gerne have dem en Skraa og en god Pibe Tobak, naar der var Skibe, som anløb Øen, og de fik ogsaa lidt af hvert om Bord hos os; men de skulde gøre det i Smug, saa de andre ikke saa det.

Vi laa braset bak ved Øen hele Dagen, medens Beboerne bragte Godset i Land i deres fortræffelige Baade, og de var ogsaa om Bord for at handle med os. Vi købte en Mængde dejlig Frugt og mange smukke Ting, som Kvinderne havde lavet, d. v. s. det var Tuskhandel; vi byttede med Tøj. Penge havde vi ikke; men der var nu heller ikke indført Pengesystem paa Øen, saa de vilde ikke engang have dem, om vi havde haft nogle.

»Clachmannshire« havde anløbet her flere Gange, og the old man« havde ofte været i Land for at besøge disse Mennesker, og han havde foræret dem et stort Portræt af sig selv; det var ophængt i Skolestuen, og de saa op til ham som en Konge, og han paa sin Side var stolt af det.

Missionæren var ogsaa om Bord; han skulde trække en Tand ud paa en af vore Matroser; men — uha — det var han ikke smart til.

Naa, denne Dag fik Ende som alle andre; det var allerede bleven mørkt, inden vi skiltes fra disse Øboere. Vi vilde have dem til at synge en Sang for os, da vi begyndte at brase fuldt igen, men de kunde kun synge Salmer, sagde de; de sang saa en Salme for os, og det lød meget smukt herude paa det store Hav. Vi gav dem et Hurra som Afskedssalut.

Snart havde vi tabt Piteairn af Sigte, og vi strøg for en frisk Vind ned efter Cap Horn for en glimrende Sydost-Passat, saa det varede ikke længe, før vi var paa Breddegrad med Hornet. Da vi naaede herned, meldte det daarlige Vejr sig straks, og Avisen afgik ved en blid og rolig Død. Nu var der ikke Tid til den Slags Løjer.

Hernede ved Hornet havde vi en Dag en rask Kapsejlads med en engelsk Fuldrigger »Claverdon«, som vi flot slog ud.

Vi havde et haardt Vejr, før vi kom rundt Cap Horn, men da vi endelig slap rundt, fik vi fin Lejlighed over til Afrika, og Cap det gode Haab slap vi hurtig rundt om med en frisk Vind. Rundt Haabet stod vi op langs Afrikas Kyst efter East London, og vi fik efterhaanden en rigtig kras Læns er til at bringe os op langs Land.

Vi var nu naaet saa vidt, at vi kunde regne med at være i Havn en Lørdag Middag. Vi strøg rask afsted for alle tre Undermærssejl og en Fok. — Lørdag Morgen var Vejret saaledes, at vi kunde sætte Overmærssejlene, men under dette Arbejde kom der en Mand i Vejen med en Slæde, som man siger. Vi var ved at sætte Forovermærssejl. Vi havde faaet det i Top og var ved at strække, da pludselig nogle af Grejerne til Vejrs sprang med det Resultat, at Raaen faldt ned paa Undermærsraa og gik i to Stykker, samtidig med at den ødelagde Undermærsraaen. Det kan nok være, vi fik andet at tænke paa end East London. Det hele forsinkede os saa meget, at vi først naaede ind



Søndag Eftermiddag med en Rejse paa 104 Dage i Søen fra Portland d'Oregon.

East London er en venlig og pæn By, pæne Bygninger og en flot Strandpromenade med store Luksushoteller; men det var ogsaa en udpræget Klasseby, særlig overfor den sorte Mand.

Jeg kan skildre et Eksempel, som jeg selv oplevede den første Søndag, vi kom ind og gik i Land om Aftenen. Vi var flere sammen og derimellem vor Kok, som jo var sort som et Stykke Kul; men han var ligesaa pænt klædt paa som andre Mennesker, og Masser af Penge havde han paa Lommen. Han var nemlig meget sparsommelig. Naa, men da vi vilde tage os en Sporvognstur, blev han vist ned og fik at vide, at et saadant Køretøj var kun for hvide Mænd, og bedre gik det ham ikke, da han vilde i Biografen. Manden var naturligvis grædefærdig. Hans eneste Skyld var, at han var kommen sort til Verden, og han mente med Rette, at det kunde han ikke gøre for. Ingen sort Mand maatte vise sig i den hvide Mands Bydel efter Kl. 8 Aften.

Her i Afrika var paa dette Tidspunkt ogsaa et vildt Had til alt Tysk paa Grund af »Lusitania«s Undergang. I flere af Byerne brændte de Tyskernes Ejendomme af og pryglede Ejerne. Ogsaa her i East London skulde der have været »Buler« i den. En Aften, da vi kom i Land og kom op til Byens Raadhus, var der flere Tusinde Mennesker opstillet her med et stort Orkester i Spidsen. Vi fik hurtigt at vide, at Mængden skulde ud at stene et stort tysk Hotel, der laa ved Strandpromenaden. Unge, som vi var, slog vi straks Følge. Vi skulde da med og se, hvordan saadan en Historie spændte af, og ærlig talt saa den ikke gunstig ud for Tyskerne til at begynde med. Mængden indtog en meget truende Stilling, og et Par store Sten var allerede suset ind af de første Vinduer, da Politiet pludselig optraadte paa Arenaen, — hvorfra det kom, vidste ingen; men de fik ved fornuftig Optræden Mængden overtalt til at holde op og gaa ind til Byen igen, hvilket skete i Ro og Orden til Tonerne af Tipperary, og Tyskerne var reddet. Vi var bleven en lille Oplevelse rigere.

Vi laa i East London i 4 Uger. Da disse var gaaet, havde vi indtaget Ballast og var klar til at stikke i Søen, hvilket skete en Søndg Morgen, og Rejsens Maal var Rangun i Bagindien.

Rejsen til Rangun var paa et hængende Haar nær bleven »Clackmannanshire«s sidste. Faa Dage efter, at vi var gaaet fra East London, blæste det op til en forrygende Storm, som naaede op paa Orkans Styrke Natten mellem Lørdag og Søndag. Efter at vi var afgaaet fra Afrika, havde vi gjort Undermærssejlene fast og lænsede saa for den bare Rigning. Ved Siden af Stormen var der en forfærdelig Tonden. Lynene var meget generende for at styre Skibet, da de var saa kraftige, at de fuldstændig blændede os. Vi var kun 4 Mand, der fik Lov at tage Roret den Nat.

Vi løb en Fart af 13 à 14 Knob.

Søndag Morgen Kl. ca. 4 indtraf Katastrofen, idet Skibet fik en uhyggelig Slagside ved, at Ballasten under en frygtelig Overhaling skiftede.Til alt Held havde vi Røjlræerne nede. Hvis de havde været i Top, havde den kæntret med det samme, men som det nu var, drev Faren over, men det kostede Arbejde, før man var sikker paa, at det var muligt at ride Stormen af. Vi kom alle i Gang med Trimming af Ballasten, hvilket var et besværligt Arbejde. Ballasten bestod af store Sten blandet med Jord. Vi flyttede Stenene først, men hver eneste Sten, vi fik over i den anden Side, maatte vi stuve af, for at de ikke skulde vælte tilbage igen. Søndag Eftermiddag havde vi faaet den saa meget rettet op, at der var Haab om, at den kunde klare sig, hvis ikke nye Uheld indtraf, men Søndag Nat blev ikke hyggelig for os. Stormen tog til endnu engang, og i Løbet af Natten skete der flere Uheld i Rigningen. Til Tider truede den med at ville gaa udenbords. Hvis den saa ikke skulde gaa klar af Skibet, som laa med disse døde Bevægelser paa Grund af den enorme Slagside, saa var Faren overvældende. Store Stænge-Stag sprang i Løbet af Natten, Fokkebraserne o .s. v., og det læ Anker var lige paa Nippet til at gaa udenbords.

Endelig oprandt Mandag Morgen, og ved Middag samme Dag begyndte Vejret at bedres. Tirsdag Nat havde vi vort Skib paa ret Køl igen, og Sejlene var sat til nogle raske Shantyer. Rejsen til Rangun fortsattes med Held uden flere alvorlige Hændelser.

Vi naaede til Rangun med en Rejse paa 32 Døgn i Søen. Her i Østen fik vi ogsaa et Ophold paa nøjagtig 4 Uger, og her var meget interessant og morsomt at se. Østens Kulturliv er paa sin Side morsomt for den hvide Mand at se.

En Søndag var vi ude at se en stor Pagoda, der laa udenfor Byen. Det var en smuk Bygning, men med et skrækkeligt paatrængende Tiggeri indenfor dets Mure.

En anden Søndag var vi nogle Stykker, der var gaaet ud i de Indfødtes Bydele for at se et Torv eller Marked, hvad det nu kaldes; men der var bogstavelig talt ikke til at være for Tiggeri, Børnene hang paa os som Borrer, opfordret dertil af de Voksne. En Dreng faldt paa Knæ og kyssede vore Støvlesnuder. De kunde se paa os, at vi var ikke vant til at færdes imellem dem, og vi maatte forsvinde for ikke at komme op at slaas med dem. Morsomme er disse Rickshaws Boys; de er rene Durkløbere. Rangun er et af de Steder, hvor der endnu bruges Elefanter til at arbejde ved Savmøllerne og i de store Teaktræplantager; vi kunde iagttage dem fra Mastetoppene, naar vi sad deroppe og arbejdede. Plantagerne og Møllerne var paa den modsatte Side af Floden. Vi laa nærmere Bysiden. Det var morsomt at se disse Dyr bakse med de svære Planker, som om det var Tændstikker.

Om Søndagen var vi ovre at se dem i deres Stalde, men de taaler ingen Fremmede alfor nær ved sig. Føreren fortalte os, at om Søndagen og efter Fyraften var det umuligt at faa dem til at bestille noget. Han fortalte, at naar Fyraftensfløjten lød, smed de øjeblikkelig, hvad de havde med at gøre og løb ned til Floden for at bade; saa

*Schweningen.*
Hvilken bred Kajgade findes ikke i den lille hollandske Havneby — og hvilken Havn! Her er med klart Blik for Fremtiden skaffet Plads til Godset.
Tilhøjre ses glade Hollænderbørn i deres ejendommelige Nationaldragter.

kunde de høres langt omkring, for saa var de meget kaade. De var nærmest at se paa som Børn, naar de er i Vandet, de overøste hinanden med en Mængde Vand.

En Ting mere vil jeg fortælle om, og det er disse Zampanmænd. Den Sikkerhed, hvormed de styrer deres Zampan i den rivende Strøm, er forbløffende. Zampaen er en Baad. De havde nogle morsomme Okser med en stor Pukkel i Nakken; de var morderlig sejge. Vi fik nemlig Kød til Middag, og sikke nogle Fyre! Uha, føj!

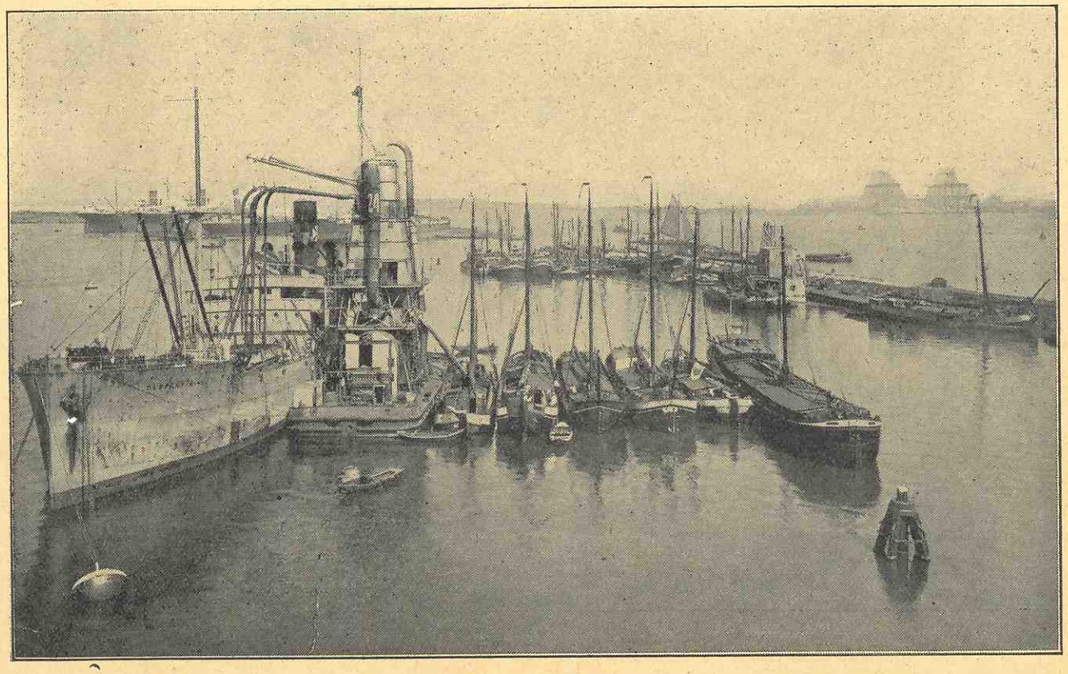
Her i Rangun fik vi nogle nye Folk, da nogle blev afmønstret, og andre blev syge og kom paa Hospitalet, saa da vi begyndte Hjemrejsen, var det med en blandet Besætning. I Matros Lukafferne var der nu 3 Danske, 2 Normænd, 1 Svensker, 1 Finne, 1 Brasilianer, 1 Filipiner, 1 Inder, 1 Japaner og saa vor sorte Kok, og Messepeter, som var fra Middelhavsøen Malta. Det var noget blandet i en Besætning paa 24 Mand. Officerer og Apprenticier var alle engelske.

Før vi afgik fra Rangun, maatte vi i Karantæne i 4 Døgn, og der var ingen Landlov. Passene blev frataget os. Skipperen havde 1 Times Landlov hver Dag, det var alt, og saa maatte vi sæbevaske alle Lugarerne og hele Skibet indenbords. Den 4de Dag kom Lægen ombord og undersøgte Besætningen, og Lugarerne blev ogsaa inspiceret af Lægen samt flere Embedsmænd, der var med. Det var en hel Sundhedskommission. Dagen efter denne Omgang begyndte vi den lange Rejse homewardbound for Liverpool Town. Vi fik en drøj Tur igennem den bengalske Havbugt med Storm og svære Byger. Vi maatte ofte staa klar ved Mærsefaldene, og vi maatte krydse hele Vejen, til vi var klar af Sumatra. Ved Sumatra skiltes vi med en anden engelsk Fuldrigger »Irle of War«ren«, som vi havde Kapsejlads med. Han var ogsaa bound for Liverpool og var gaaet fra Rangun Dagen efter os, men vi havde alligevel ikke meget Haab om at klare os, fordi han kom lige fra Dok og var ren i Bunden, og »Clackmannanshire« havde ikke været i Dok i omtrent 2 Aar. Vi havde en hel Græsmark i Bunden og Skaller i Massevis. Vi maatte altsaa se »Irle of Warren« løbe fra os ved Sumatras Kyst en Aften lige i Mørkningen. Vi fortsatte med frisk Brise og haabede paa, at hvis han slog os, at det ikke maatte blive med altfor mange Dage.

Vi er naaet frem til Ækvator, og en Morgen lige ved Daggry opdager vi pludselig, at der er tre Skibe samlede ikke saa langt fra hinanden. Det er omtrent Havblik, men henad Formiddagen er vi tæt paa hinanden, og det viser sig, at den ene er »Irle of Warren«, den anden en fransk Bark, der har været 75 Dage i Søen fra Chile med Salpeter, bound for Liverno. Vi var glade ved at se, at »Irle of Warren« ikke var naaet foran os endnu, saa der var endnu et lille Haab i det mindste om at komme til Liverpool samtidig.

Over Middag blev der sat en Baad ud fra »Irle of Warren«, og Skipperen kom ombord for at hilse paa vor den gamle, og de blev saa enige om at tage en Tur over at besøge Franskmanden og





*Havnen ved Amsterdam.*
I en Tid, hvor Spørgsmaalet om Havnen er aktuelt, har det sin Interesse, at se et Perspektiv fra en fremmed Havn. Amsterdams Havn har Fladerum nok, og Lægterne (eller Kufferne) kan gaa paa Siden af Damperen, der kommer ude fra Kolonierne, og tage Lasten direkte.

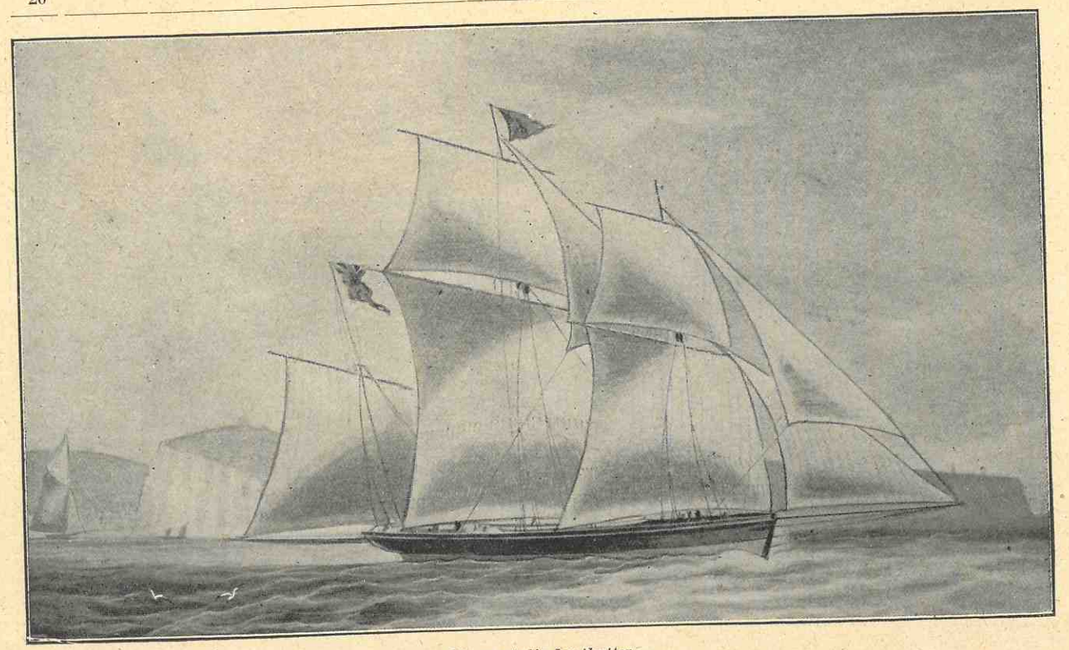
samtidig se, om han muligvis kunde undvære nogle Kartofler. Løg og lidt Vin. Størstedelen af Besætningen var nemlig angreben af Beri Beri, et Par Mand erdda meget haardt. »Irle of Warren« havde ogsaa et Par lettere Tilfælde af den grimme Sygdom. Skipperen havde Heldet med sig og fik, hvad han ønskede. Vi var alle glade, baade de raske og syge. Vi haabede nu snart at faa vore Kammerater raske igen. Vi fik nu alle raa Kartofler skaaren i Skiver og lagt i Eddike, og de Syge fik tilmed hver et halvt raat Løg om Dagen samt et stort Glas Vin, og det hjalp hurtigt paa de let angrebne, men ikke paa de to haardt angrebne.

Naa, men Dagen efter dette Møde paa Havet var vi atter adskilte igen, og vi haabede naturligvis paa, at vi var naaet at slippe foran. Nordost-Passaten var god. Vi havde haft noget Vrøvl med at slippe igennem Vindstillebæltet.. Vi er nu omsider ret paa Højde med de Azoriske Øer, og Patienterne er tildels raske paa nær tre, en af dem er meget syg af Leddegigt og den anden af Beri Beri Patienterne er det nærmest det samme med, medens den anden bliver daarligere for hver Dag. Han naar sikkert ikke at se Liverpool. Vi har passeret de Azoriske Øer og har fint Vejr, frisk Brise og klart Frostvejr. Røjlerne i Top i Atlanten paa denne Aarstid er jo fint, og vi glæder os til snart at naa ind til Liverpool. Kort før Jul, den 15. December, maatte vi brase back paa Stortoppen. Den unge Inder var død og skulde nu sænkes i Havet. Der blev læst et Stykke af Biblen og bedt en Bøn, hvorpaa hans Legeme sænkedes i Dybet. Efter dette blev der ringet med den store Skibsklokke. Saa blev der braset fuldt igen, og vi fortsatte Rejsen mod Liverpool i stadig Haab om at slaa »Irle os Warren« og naa ind til Juleaften. Vi naaede nu ingen af Delene.

Det fine Vejr fik brat en Ende, da vi nærmede os den engelske Kanal. Juleaftensdag drejede vi Kassen til for den bare Rig i Nærheden af Sydspidsen af Irland. Julestemning var der ingen af, for Provianten var meget sløj. De sidste 14 Dage havde vi maattet kaste op, saa snart vi var færdig med at spise. Den lille Smule godt, der var tilbage, var gemt til at holde Jul med, og nu var det saadant et fordømt Vejr, at det var umuligt for Kokken at lave nogen ordentlig Mad, saa vi fik Lamperøg, som man siger.

Juledag hen under Aften begyndte det at flove af igen, og vi begyndte at liste videre efter Liverpool, og 3. Juledagsmorgen fik vi Holly Head i Sigte og fik Lods om Bord og fik saa at vide, at »Irle of Warren« var arriveret Dagen før, saa vi var slaaet med nøjagtig 1 Døgn. Vi trøstede os med, at det dog ikke var værre.

Nogle Timer efter, at Lodsen var kommet om Bord, fik vi Slæbebaad, og nu gik det rask mod Liverpool. I Mørkningen kunde vi skimte Lysene i Birkenhead. Kl. ca. 7 3 Juledags Aften ankrede vi paa River Mersey lige ved Siden af »Irle of Warren«. Vi gav hinanden tre kraftige Cheers,



*En mærkelig Lystkutter.*
Ovenstaaende Lystkutter bærer en højst ejendommelig Rig og har for et halvt Aarhundrede Siden tilhørt en engelsk Reder.

og vi var naaet Liverpool med en Rejse paa 130 Dage i Søen.

Vore to Patienter kom omgaaende paa Hospitalet.

Vi laa 2 Dage paa Rheden, før vi kom til Kajen; men omsider slog Befrielsens Time, og vi blev afmønstret, kom i Land og fik noget ordentlig Mad, saa vi fik Maven i Orden igen, før vi tog os en ny Hyre.

Hermed er den 11 Maaneders Tur slut, som jeg i et hastigt Rids har forsøgt at tegne et Billede af.

---

*De skandinaviske Sømandshjem.*

De skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har i 1927 arbejdet under ret vanskelige Vilkaar. Dette gælder særlig Hjemmene i England som Følge af Depressionen efter den langvarige Kulstrejke i 1926.

Hjemmet i Hull har lidt under den ringe nordiske Skibsfart paa Humberen, og Cardiffs Sømandshjem, der havde en god Start i Aarets Begyndelse, kom allerede fra April ind i en sløj Periode, idet mange Skibe forsvandt fra Bristolkanalen og gik over i Østersøfart.

I Liverpool lykkedes det Hjemmet ved Sparsommelighed at klare det økonomiske ganske godt.

De kontinentale Havnes Sømandshjem var hele Aaret godt besøgt, men der var ligesom for de engelske Hjems Vedkommende Vanskelighed ved at skaffe Hyre til de mange arbejdsløse Søfolk.

I Rotterdam viste der sig en tiltagende Nedgang i den skandinaviske Søfart. Hjemmet i Antwerpen klarede sig trods de daarlige Tider temmelig godt i økonomisk Henseende, medens Rouens Sømandshjem havde et vanskeligt Aar med daarlig Forhyring, og det samme gjaldt, om end i noget mindre Grad, Hamborg.

I Aarets Løb har Hjemmene tilsammen logeret 3776 norske, 933 svenske, 505 danske og 230 Søfolk af andre Nationaliteter, ialt 5444 Mand med henholdsvis 38,984, 8292, 7571, 2888, ialt 57,735 Besøgsdage.

Der er skaffet Hyre til 1642 Mand, og ialt er der hjemsendt og opbevaret for de Besøgende 406,500 Kr. 30 Øre.

Foruden de ovennævnte syv Hjem har Foreningen Hjem i North Shields og South Shields, der imidlertid er ude af Drift paa Grund af den ringe Skibsfart i Tynedistriktet.

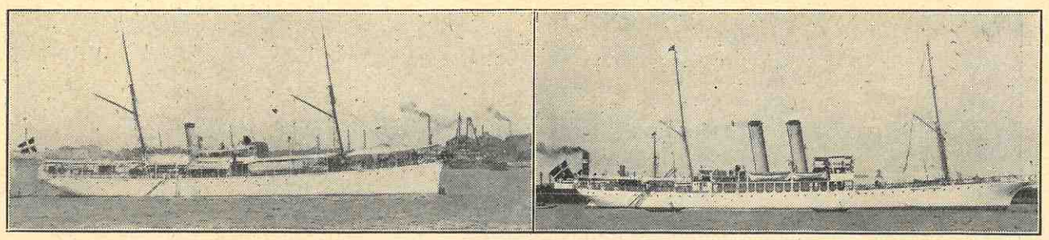
Der arbejdes energisk paa Oprettelsen af et Sømandshjem i Marseille, og der er købt en meget heldigt beliggende Hjørnegrund paa Boulevard de Paris for 200,000 Frcs.

Foreningens Viceformand, den svenske Viceadmiral *C. O. Olsen*, afgik ved Døden den 19. November 1927, 84 Aar gammel, og de skandinaviske Sømandshjem mistede i denne noble og loyale, svenske Søofficer en trofast Ven og ivrig og interesseret Medarbejder for de nordiske Søfolks Vel.

Admiral Olsen var foruden mangeaarig Viceformand i Hovedbestyrelsen en af de svenske Afdelings Stiftere og Formand for denne Afdeling.

Kommandør *H. F. Kiær* er Formand for den danske Afdeling.





Tilvenstre »Store Nordiske«, tilhøjre Selskabets Kabeldamper »Pacific« paa Whangpoo-Floden.

# Under kinesisk Flag.

**Af Kapt. Carl Larsen.**

I Kina er den hydrografiske Opmaaling ikke, som i andre Lande, underlagt Marinen, den er ligesom Told-, Post-, Fyr- og Havnevæsenet i Evropæernes Hænder.

Den kinesiske Søofficer er paa dette Felt praktisk set ligesaa ubehjælpsom, som i sin Krigstaktik, uagtet han som Kadet har erhvervet sig denne for en Søofficer nødvendige Kundskab, har det kinesiske Marineministerium endnu ikke forsøgt at oprette et Søkortarkiv, men overlader Udlændinge, d. v. s. Toldvæsenet, at sørge for, at fremmede Skibe med Sikkerhed kan besejle dets Kyster og Havne.

Stillehavets evige Skvulpen mod Kinas klippefulde Kyster, har ikke i de sidste 100 Aar — ialfald uopdagelig for det menneskelige Øje — sat Mærker af Slid paa dette Lands skarpe Konturer eller foraarsaget nogen væsentlig Forandring i det begrænsende Havs Dybder. Ingen bekostelige Kystsikringer har været nødvendig her.

Den oprindelige Kortlægning af Kinas 3000 miles lange Kyststrækning er ligesom de fleste Steder paa Jorden foretaget af Storbritannien. I Toldvæsenets Søkortarkiv i Shanghai findes saa godt som akkurate Søkort over Kinakysten, udgivet af det britiske Admiralitet for over 100 Aar siden. I Kina kommer de hydrografiske Forstyrrelser indefra. Dette Lands mægtige Pulsaare — Yangtzekiang — er om Foraaret Hovedaflederen af mægtige Vandmasser, der skyldes Tøbruddet af de store Snemasser, som i Vinterens Løb har lejret sig paa Thibets Bjærge.

Disse Vandmasser foraarsager paa sin Vej mod det aabne Hav en stigende Vandstand i Floden, som ved Kinas vestligste Traktathavn, Chungking, beløber sig til 100 Fod over Vintervandstanden og ved den store By Hankow, som ligger 600 miles fra Havet, 50 Fod og saaledes gradvis nedad efterhaanden som de nærmer sig Havet.

Disse Vandmasser volder dog kun ringe Skade i Flodens øvre Løb, grundet paa, at den her er begrænset af Bjærge, men mere østover, hvor den løber gennem den lave Yangtzedal, foraarsager de ofte Oversvømmelser og bringer Skræk og Rædsel blandt de langs Flodbredderne boende Mennesker og medtagende i sit Løb store Arealer af disse Menneskers Jord. Ved Udløbet i Yangtzedeltaet — som for at sammenligne det med noget af vort hjemlige, har et Areal paa Størrelse med Kattegat — forvolder disse Vandmasser store Forstyrrelser, her møder de nemlig det fra Havet indkommende Tidevand, som har Kraft nok til at bringe Stagnation i det hele, saaledes at Flodvandet faar Lejlighed til at aflejre de fra det nedre Løb medbragte Dyndmasser, med det Resultat, at Dybdekurven i de i Deltaet — ca. tilsammen 200 miles lange med Fyrskibe og Gasbøjer afmærkede »Fairways« — idelig skifter Karakter, og stadig maa kortlægges paany.

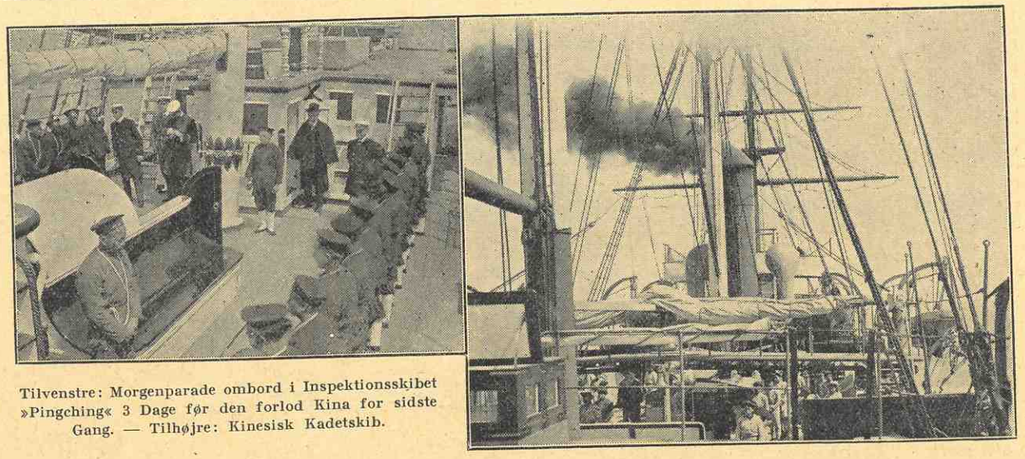
Det kinesiske Toldvæsens Marinedepartement, hvorunder Søkortarkivet henhører, har sine Kontorer i Shanghai og beskæftiger her under en dansk Chef, Ingeniør Bülow-Ravens, en stor Stab Kartografer, og i Shanghai er ogsaa de for dette Arbejde nødvendige Opmaalingsskibe stationerede; disse er bemandede med en evropæisk Officerstab af forskellig Nationalitet, alle udgaaede fra Koffardimarinen; hvorimod den menige Del af Besætningen naturligvis udelukkende er Kinesere.

For at være behjælpelig med dette Arbejde, modtog vi under vort Ophold ved Øen Sampanchow i Cantonfloden pludselig Ordre med Krydseren »Likin« at forberede os paa at optage permanent Station i Shanghai.

Da Hongkong næppe kan regnes blandt de Steder paa Jorden, hvor man for et længere Tidsrum — frivilligt — søger hen, satte dette Glædesbudskab nyt Liv i vort, efter 5 Aars Ophold her, af Klima, Klubliv og Lediggang forstyrrede Nervesystem.

Desværre kunde vi ikke alle deltage i denne pludselige Glæde; thi kun faa Dage forinden var Verdenskrigen udbrudt og to af vore yngre Officerer havde modtaget Ordre til at melde sig til Tjeneste ved den britiske Flaadestation i Hongkong, og gik saaledes en alvorlig Tid i Møde.

Vi spildte naturligvis ikke mange Øjeblikke med unødvendige Afløsningsformaliteter ved Sampanchow, men afsejlede straks efter vor Afløsers Ankomst. Ved Hongkongs vestlige Territorialgrænse blev vi af et britisk Orlogsfartøj beordret til at stoppe, for at give Oplysning om vort Ærinde og om vore



Tilvenstre: Morgenparade ombord i Inspektionsskibet »Pingching« 3 Dage før den forlod Kina for sidste Gang. — Tilhøjre: Kinesisk Kadetskib.

Officerers Nationalitet. Da vor Kaptajn havde haft en Anelse om, at en saadan Inspektion for vort Vedkommende vilde finde Sted, havde han, for at undgaa, at vor tyske 2. Maskinmester skulde blive interneret, sendt ham til Canton, for at han derfra — med et kinesisk Skib, som ikke anløb Hongkong — kunde begive sig til Shanghai og dér genoptage sin Tjeneste ombord. Vi var saaledes paa dette Tidspunkt, med Hensyn til vor Officerstab, hvad man til Søs kalder for underbemandet.

Da der ikke blandt vore Officerer fandtes »Subjects of His Majesty's Enemies«, fik vi Tilladelse til uhindret at passere.

Da alle Officerer ombord var Ungkarle, bestod de, i vor Ordre omtalte Forberedelser, nærmest kun i at klare vort udestaaende med Klubber og Skræddere i Hongkong. For den kinesiske Besætnings Vedkommende, som alle var Fukien Mænd, spillede denne Forandring i Tilværelsen kun en lille Rolle, de var naturligvis alle gifte — Dæksdrengene undtagne — og havde deres Hjem i Amoy, som ligger midtvejs mellem Hongkong og Shanghai, og hertil fik de skiftevis hyppig Tilladelse til at begive sig hen.

Efter at have indtaget Kul og Proviant og taget hjertelig Afsked med vore Venner og Bekendte, som vi, i Betragtning af de enorme Afstande i dette Land, maaske ikke fik Lejlighed til at se mere, stak vi til Søs. Faa Timers Sejlads førte os forbi vort gamle Arbejdsfelt — Øen Samun og Bias Bay —, og det var ikke med Vemod, vi i det klare Solskin saa det forsvinde agterude i det fjerne, dèr havde vi i Aarevis tilbragt mange Dage i Lediggang og Unytte.

Toldavtoriteterne i Peking var vel — tænkte vi — kommet i Tanker om, at vi kunde gøre bedre Fyldest dér, hvor vi nu var paa Vej til.

At Japan allerede havde sin Flaade paa Rekognosceringstogt, erfarede vi, da vi kom paa Højde med Amoy; her mødte vi tidlig om Morgenen en japansk Krydser, som gav os Ordre til at vise Flag; som kinesisk vimpelførende Skib, ignorerede vi naturligvis denne uforskammede Ordre, tilmed, da vi befandt os paa kinesisk Territorium; kort efter hørte vi et Skud, men vor Kaptajn var standhaftig og gav Ordre til, kun at holde Kurs, og kort efter saa vi Krydseren styre sydover; dens Chef forstod vel, at han havde overskredet sin Kompetence.

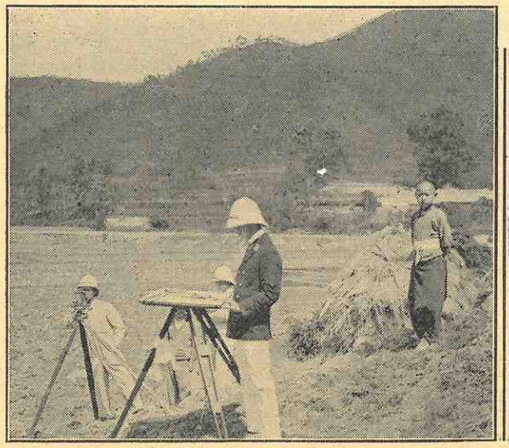
Et Par Dage efter denne lille Oplevelse, stod vi ind gennem Chusan Arkipelagus, og her kom billidligt set vort nye Arbejdsfelt os i Møde i Form af Yangtzekiangs »Gyldne Sand«, som Kineserne kalder Dyndet, der giver denne Flod sin gule Farve, og som ved Ebbe spreder sig mange Mil ud i det kinesiske Hav.

Da vi ikke havde Radio, løb vi tæt til Øen »Gutzlaff« for at rapportere vor Ankomst. Denne Ø staar nemlig i telegrafisk Forbindelse med Shanghai, idet den benyttes som en Slags Transformatorstation for det danske Telegrafselskab »Store Nordiske«.

At Shanghai ikke havde staaet i Stampe under vor Fraværelse, fik vi Syn for, da vi rundede den sidste Kurve i Whangpooflodens bugtede Løb, thi ret forude taarnede sig høje, for os ukendte Bygninger, tilvejrs og stod som en malerisk Baggrund for en Flaade af talløse Skibe under Alverdens Flag; Danmarks naturligvis indbefattet; thi det første vi passerede, var Store Nordiske Telegraf Selskabs Kabeldamper »Pacific«, som her laa parat til paa kort Varsel at rykke ud; maaske nordover til Sibiriens barske Kyster eller maaske til varmere Himmelstrøg. Lidt længere oppe ad Floden passerede vi samme Selskabs Skib, »Store Nordiske«. Dens Billede her vil opfriske gamle Minder hos mangen gammel Kinafarer. I ca. 25 Aar var den dansk Søfarts eneste Repræsentant i det fjerne Østen; nu er den strøget af vort Skibsregister, men trods sine 50 Aar stadig aktiv under kinesisk Flag. Mange betydelige Mænd, baade derude i det Fjerne og herhjemme har høstet rig Erfaring ombord i denne gamle Veteran, som forlod København i 1880 og aldrig siden opnaaede at pløje sit Hjemlands Vande.

Paa »The Bund« i Shanghai ligger Toldbygningen, som foruden Toldvæ.senet ogsaa huser Havne- og Fyrvæsenet, Søkortarkivet etc., kort sagt alt, hvad der har med Søen at gøre. Fra denne Bygning skulde vi altsaa for Fremtiden modtage vore Ordre. Toldbygningen fra de her omtalte Dage eksisterer nu ikke mere; paa dens Grund er i disse Dage rejst en





Kinesiske Kadetter paa Opmaalingsøvelse.

ny — et Palads, hvis Vejrfløj er nærmere Himlen end nogen anden Bygning i Shanghai; det huser som den gamle Bygning de samme maritime Institutioner.

Det traditionelle Klokketaarn, som ses i enhver stor Havneby Østen for Suez, savnes heller ikke i Shanghai, kun har det her faaet lidt anden Arkitektur, det danner nemlig Spiret paa den ny Toldbygning og viser og kimer derfra Tiden ud over By og Flod, ud til de Søfarende. Foran samme Bygning staar tæt ved Floden en Statue af Sir Robert Hart, Skaberen af det kinesiske Told-, Post-, Fyr- og Opmaalingsvæsen, Verdens mest dekorerede og mest beskedne Mand, som i 50 Aar var Generalinspektør for de ovennævnte af ham skabte Institutioner. Det kinesiske maritime Toldvæsen blev som bekendt til under det store Taiping Oprør i Shantung 1854. De kinesiske Toldmyndigheder her fandt under dette Oprør Vanskeligheder med at indkræve Told og Skibsafgifter og henvendte sig da i deres Nød til de Shanghai boende fremmede Konsuler og bad dem om at være behjælpelig med at inddrive disse for Landet nødvendige Indtægtskilder. Kineserne fandt imidlertid hurtig ud af, at denne nye Ordning var til stor Gavn for deres Land og lod denne Indblanding af Evropærer i deres Statsanliggender forblive permanent.

De ovennævnte Konsuler forlod efterhaanden Kina og i deres Sted udnævnte Kineserne i Aaret 1856 den britiske Vicekonsul *Horatio Nelson Lay* til Generalinspektør for deres Toldvæsen og gav ham Frihed til at indkalde saa mange af sine Landsmænd, som han ansaa nødvendigt, for at være ham behjælpelig i de mange forskellige Institutioner, som efterhaanden kom til at henhøre under den Hovedinstitution, som i Dag hedder The Chinese Maritime Customs.

Da Mr. Lay i Aaret 1861 rejste hjem, udnævnte Kineserne de to af ham ansatte Tolddirektører, Mr. Filz Roy og Mr. Hart, til i Forening at varetage hans Forretninger. Mr. Fitz Roy havde været Privatsekretær til Lord Elgin og havde intet Kendskab til det kinesiske Sprog, hvorimod Mr. Hart, som tidligere britisk Vicekonsul, havde sat sig grundig ind i dette Sprog, og da Mr. Lay i Aaret 1863 paa Grund af Alderdom tog sin Afsked, udnævnte Kineserne Mr. Hart — som da kun var 28 Aar gammel — til Generalinspektør. Under Mr. Hart — senere Sir Robert Hart — udvidedes det kinesiske Toldvæsen til i vore Dage at omfatte 49 Byer; foruden oprettede han Fyr- og Opmaalingsvæsenet, som nu staar paa Højde med et hvilket som helst evropæisk. Disse forskellige Institutioner betjenes af en Stab bestaaende af ca. 1300 Udlændinge og ca. 7000 Kinesere. Disse Udlændinge er naturligvis ikke alle britiske; de Lande, som har Traktater med Kina er alle repræsenterede blandt disse 1300. Af Danske findes der ca. 30, hvoraf dog kun faa sidder i højere Stillinger.

Da Afsløringen af Sir Robert Hart Statuen skulde finde Sted Dagen efter vor Ankomst, kom vor første officielle Ordre fra vor nye Chef til at lyde paa, at man ønskede vor Nærværelse under denne Festlighed.

En Fest, hvor Alverdens Lande var repræsenterede. At Sir Robert Hart var Verdens mest beskedne Mand og tillige mest dekorerede Mand — kronede Hoveder undtagne —, vidner denne Statues Inskription om; thi her staar:

Sir Robert Hart Baronet G.C.M.G., M.A., LL.D. D.C.L.
Grand Guardian of the Heir Apparent of China, 1885-1911.
Inspector General of the Chinese Maritime Customs.
Founder of China's Lighthouse Service.
Organizer and Administrator of the National Post Office.
Trusted Counsellor of the Chinese Government.
True Friend of the Chinese People.
Modest, Patient, Sagacious and Resolute he overcame formidable obstacles and accomplished a work of great beneficence for China and the World.
Grand Guardian of the Heir Apparent of China Brevet Title of President of a Board.
Ancestral Rank of the First Class of the First Ordrer for Three Generations with Letters Patent.
Red Button of the First Class.
Double Dragon Second Dicision First Class.
The Peacock's Feather.
Grand Cross of the Order of Francis Joseph Austria.

Grand Cordon of the Order of Leopold Belgium.
Grand Croos of the Order of Dannebrog Denmark.
Grand Officer of the Order of the Legion of Honour France.
Grand Cross of the Dragon of Annam.
Commander of the Order of Pius IX Holy See.
Grand Cross of the Order of the Crown of Italy.
Order of the Rising Sun First Class Japan.
Grand Cross of the Order of Orange Nassau Netherlands.
Grand Cross of the Order of St. Olaf Norway.
Grand Croos of the Order of Christ Portugal.
Order of the Crown First Class Prussia.
Grand Cross of the Order of Ste. Anne Russia.
Grand Cross of the Order of the Polar Star Sweden.
Freedom of the Cities of London and Belfast and of the Borough of Taunton.
Was gazetted H. B. M.'s Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Emperor of China and also to the King of Korea 1885 — but did not take up the appointment.

Dekorationer, som han aldrig havde baaret. Han døde 1911, lige før den store Revolution og blev saaledes sparet for at overleve Kejserdømmets Fald.

*C. L.*

(Fortsættes.)

*Tysk Skoleskib i Østersøen.*

»Deutscher Schulschiff-Verein« har anskaffet et Skoleskib, som skal stationeres i Østersøen, og som særlig skal uddanne Befalingsmænd til Østersøhavnens Skibsfart. Planen er iværksat ved Hjælp af Provinsen Pommern, og man har købt Barken »Elfrieda«, som under Navnet »Pommern« skal høre hjemme i Stettin.

Selv om Skibet er hjemmehørende i Østersøen, skal det ogsaa sejle paa andre Farvande, og det skal begynde Sejladsen i September.

Barken er bygget Glasgow, er paa 1614 Br. Tons, maalende 72,5 × 11,5 × 7 Meter. Der er ombord Plads til 80 Elever foruden en Besætning af 14 Mand, iberegnet Befalingsmænd.

*De sidste norske Sejlere.*

Til Ophugning er ankommet til Stavanger et af Norges sidste store Sejlskibe, Staalbarken »Auldgirth« paa 2570 Dødvægt Tons og bygget i 1893 af Russel i Port Glasgow. Med dette Skibs Afgang fra Handelsflaaden har Norge nu kun to større Sejlere i Brug, nemlig Barken »Ariel« paa 1300 Dødvægt Tons og »Pamelia« paa 2400 Tons Dødvægt.

*Redningsvæsen-Kongres i Paris.*

I Paris er der i Dagene 25.—27. Juni bleven afholdt en international Kongres for Kyst-Redningsvæsen — den første i sin Art. Blandt de mange Stater, der har anmeldt Deltagelse, er Danmark, England, Frankrig, Holland, Sverige, Norge, Tyskland, U. S. A., Japan o. s. v. Danmark repræsenteredes ved Kommandør Topsøe-Jensen, Marineministeriet, og Chefen for det danske Redningsvæsen, Kaptajn Fabricius.

*Den nye Redningsbaad til Klitmøller.*

Forleden var den paa Orlogsværftet byggede Motor-Redningsbaad til Klitmøller Redningsstation paa Prøvesejlads i Sundet.

Redningsbaaden, der er en Søsterbaad til Hanstholmens og Gjedsers Redningsbaade, er en 10,5 m Baad med en 25 HK. Fordson-Motor. Prøverne forløb tilfredsstillende og svarede fuldt ud til Forventningerne; Baaden opnaaede en Fart af 6,5 Mil.

En af de nærmeste Dage bliver Baaden bugseret til Limfjorden ved Hals, hvorfra den med egen Kraft fortsætter gennem Limfjorden til dens fremtidige Station ved Klitmøller.

*Ny Fanø-Kutter.*

Fra Fanø Skibsværft er søsat en ny Kutter, »Agda«, der har været under Bygning de sidste Maaneder; den er paa 42 Tons, har en Tuxham Motor og staar i 45,000 Kr. Det er den største Kutter, der er bygget baade paa Fanø og i Esbjerg i de sidste Aar.

*Der bygges endnu Hjuldampere.*

Det er nu et ret sjældent Fænomen, at der bygges Hjuldampere, men det sker dog. Fornylig er der saaledes i Cowes søsat en paddle-wheeler til Fart mellem Yarmouth og Lymington. Skibet har Plads til 500 Passagerer og gør 12½ Knob.

*Fyrskibet Oskarsgrundet*

er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, mærket Reserv. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indsejlingsrenden til Skanør Havn aftaget til kun 1,5 Meter.



# *UNDER JOLLY ROGER*

*(Fortsat.)*

*Grønærtepiraterne,* som de kaldes af Folk i San Francisco Havn, var Officererne paa den gamle Frugtbaad »Maggie«, der tilhørte »Kaptajn Scraggs«, en gammel Kystskipper, der nærmest toges som humoristisk Nummer af Baadens egentlige Fører, Styrmand *Gibney,* en forhenværende, stout Dybvandssejler, egensindig og selvsikker, altid parat til at drille den stakkels Kaptajn *Scraggs.* Endvidere er der Maskinmester *Mc Guffey,* lige saa uundværlig som nogen af de øvrige, snart skudt ud i Periferien, snart Centrum i Begivenhederne, som han — ofte mod sin Vilje og uden sit Vidende — ordner paa bedste Maade.

Endelig Dæksmanden, Skandinaven Neils Halvorson.

Disse fire fredelige Eventyrere oplever adskilligt grinagtigt og spændende sammen, inden de gaar i Land, mætte af Sølivets Dage. Deres daglige Færden bestod ellers i at sejle Frugt fra Plantagerne langs Kysten. Saa en mørk, taaget Nat løber de Kassen paa Grund, men faar et Bugserselskab, under Foregivende af at være et stort fremmed Fartøj, til at bringe dem los uden at betale en Øre for det. Senere fører de et Herreløst Sejlskib sikkert i Havn. Senere forlader Neils Halvorsen dem. Endelig gør de et større Kup og deltager i Vaabenindsmugling til Mexico, erobrer en armeret Skonnert og gaar paa Togt i Stillehavet, hvor de gør Landgang og inviteres til Middag hos de venlige Vilde. Det vil sige *Gibney* og *Scraggs,* for de vil ikke have *Mc Guffey* med dem, han kan blive ombord og pudse Kanonen.

Besøget forløber under de festligste Former med gode Retter frembragt af Øens Produkter i Form af Vildt og Frugter tilsat en Flaske »3 Stjernet«, som Mr. Gibney har været saa forsynlig at tage med. Kannibalkongens Første-Minister foreslaar nu, at man sender Bud efter de øvrige, hvilket sker, men Budet vender tilbage forslaaet og udleet af Mc Muffey og hans Folk. Herover bliver de Vilde rasende, Mr. Gibney aner Uraad og vil flygte sammen med Kaptajn Scraggs, men for sent. Der opstaar en Kamp, hvori de bukkede under. De bindes til Offerpælen, og »Skarpretteren« løfter sit Sværd, Mr. Gibney bøjer Hovedet og venter Stødet.

Imidlertid reddes de af et Bombardement fra »*Maggie II*« og sejler, efter at have fisket en Masse kostbare Koraller, til en øde Ø, hvor de gaar i Land. Her overlader 2. Styrmand dem til deres Skæbne og sejler »*Maggie* II« til Honolulu.

Neils Halvorson havde ofte undret sig over, hvad der var bleven af »*Maggie*« og Kaptajn Scraggs. (Han kendte jo ikke noget til deres Vaabensmugleri og Fortsættelsen af deres Eventyr.) Om Mr. Gibney og Bartholomeo Mc. Guffey vidste han, at de var gaaet paa Langfart, før Kaptajn Scraggs var forsvundet tilligemed »*Maggie*« fra San Franciscos Egne, og han var fornuftig nok til ikke at give sig til at spekulere paa, hvor de kunde være henne. Men da Rygterne om lidt Mystik vedrørende Kaptajn Scraggs vedvarende Usynlighed naaede til Neils Halvorsons Øren, kunde han alligevel ikke lade være med at sende ham en venlig Tanke. Nu havde Neils Halvorsen ganske vist sejlet længe nok med gamle Scraggy til at vide, at *han* af sig selv ikke vilde indlade sig paa noget eventyrligt eller farligt, men alligevel —! Jo mere han tænkte over det, des mere indviklet blev Sagen. Saa dybt tænkte han over den, at han en mørk Nat ombord paa sin Kystlægter »*Willie and Annie*« ganske overhørte Fløjten fra en Damper, som krydsede hans Kurs paa Vej mod Havnen, med det Resultat, at Damperen rendte sin Stævn ind i Lægteren, som øjeblikkelig sank. Heldigvis fik Neils og hans to Mand reddet sig ombord i Damperen, inden de saa de sidste Planker af Lægteren forsvinde under Havets Overflade.

Uden at gaa videre i Detaljer med Hensyn til Halvorsens Genvordigheder er det nok at sige, at hans Uheld tvang ham til at søge andet Erhverv, og med de magre Rester af sine Sparepenge i Behold besluttede den stoute Svensker saa at besøge en stedlig Navigationsskole, og Forsøget lykkedes saaledes, at han om end med nogen Tøven kunde fremstille sig for Staternes lokale Inspektør og tage sit Certificat som Anden-Styrmand. Den mest overraskede var nok Neils selv, der straks benyttede Chancen til at tage et Job som Kvartermester paa Damperen »*Alameda*«. Og det forcerede Arbejde her ombord fik ham snart til at glemme baade Tabet af »*Willie and Annie*« og Bekendtskabet til Kaptajn Scraggs.

Hvem kan derfor skildre hans Forbavselse, da han paa sin første Rejse til Honolulu mødte noget, som med eet Slag rullede hele Fortiden op igen for hans Bevidsthed.

Damperen laa paa Højden af Diamond Head og var drejet til for at vente paa Lods. Det var tidlig Morgen, og den rosenfarvede Taage hang over Havnens Indsejling som et Slør. Neils Halvorsen stod netop og stirrede længselsfuldt efter de grønne Højdedrag bag Byens Huse, da han blev forstyrret i sine Tanker af en »Muggebik«, som tøffede forbi. Neils drejede sig efter Lyden og fik lige tilpas Øje paa en smuk Motor-Skonnert paa omkring et Hundrede og tredive Tons, som stod ind efter Havnen. Den var saa nær, at Neils tydelig kunde læse Navnet »*Maggie II*«.

»Ta' mig Fa'en,« mumlede Neils og kløede sig i Haaret, for Navnet dryssede jo et Mylder af Erindring ud i hans Hjernekiste, og en Time senere, da »*Alameda*« laa fortøjet ved sin Kaj i Brewers Dok, bemærkede han sig, at Skonnerten var gaaet for Anker ret ud for Karantænestationen.

Om Aftenen gik Neils i Land til den Slags Fornøjelser, som nu engang findes paaa disse Kan-

ter, og inde i Pantheon-Salonen var det, han tilfældigvis fik fat i en Eftermiddagsavis, hvor en bestemt Notits lagde ganske særligt Beslag paa hans Opmærksomhed. Det var kun en lille Meddelelse mellem Skibsnyhederne, men Neils Halvorsen læste den med stigende Interesse og Glæde:

> »Motor-Skonnerten »Maggie II« ankom denne Morgen efter en Rejse paa ti Dage fra Venskabs-Øerne. Den lille Skonnert ankom til Havnen med Lasten svingende fuld af den mest værdifulde Ladning, som i mange Aar har været set her i Havnen, idet den for største Delen bestaar af sorte Koraller.
> »Maggie II« føres af Kaptajn Phineas Scraggs, og efter at have indtaget Stores og Vand fortsætter den til San-Francisco for at gaa i Fragtfart.«

»Ta' mig Tusan,« raabte Neils Halvorsen, »jeg tror min Sæl, den gamle Dreng alligevel er levende, og glad skal han bli', naar han ser Neils Halvorsen. Jeg tror, jeg render ned og lejer en Kanoka-Dreng til at ro mig derud, saa jeg kan faa trykke Næven paa den gamle Dreng!«

Og det var nøjagtigt, hvad Neils Halvorsen gjorde. Ti Minutter efter stod han for Enden af Fort-Gaden og tingede med en Kanaka-Fisker om at padle ham ud til Skonnerten »*Maggie II*«.

Det var en smuk maaneklar Nat, og som han sad dér i Kanoens Agterstavn og lyttede til Sangen fra en Gruppe Arbejdere inde paa Værftet, blev han mere og mere melankolsk. Og i Tanker godtede han sig til Gensynet, og hvad mon nu den gamle Knark vilde sige, naar han saadan pludselig stod Ansigt til Ansigt med sin gamle Dæksmand.

En Leiter hang ned paa Skonnertens Side, da Kanoen skød ind under dens Bagbords Laaring, og nogle faa Sekunder efter stod Neils Halvorsen paa Dækket. En høj, mørk Mand med en gammeldags Palmeblads Hat stod og røg ved Skylightet, og mod denne Person styrede Neils Halvorsen sine Skridt.

»Jeg skal hilse paa Kaptajn Scraggs,« sagde han.

Den høje, mørke Mand stod oprejst og kastede et undersøgende hurtigt Blik paa Neils Halvorsen og tøvede, inden han svarede:

»Hvad ønsker De?« spurgte han kort og udfordrende, og Neils Halvorsen, som kun tænkte paa den Overraskelsens Glæde, han havde ventet at finde hos sin gamle Chef, svarede fredsommeligt:

»Aah, jeg vilde bare ha' et Job.«

»Alright,« svarede den anden. »Jeg er Kaptajn Scraggs, men jeg har ikke Brug for dig. Se at komme iland og sæt ikke Fødderne herombord igen, før du bliver inviteret.«

I et halvt Minut stirrede Neils Halvorsen med aaben Mund paa den falske Kaptajn Scraggs, medens der langsomt i hans Bevidsthed oparbejdede sig en ubestemt Følelse af, at det her var lykkedes ham at komme paa Sporet af en af Søens største og dybeste Mysterier. Der maatte være »something rotten in Denmark«. Det var Neils Halvorsen ganske sikker paa. For det var umuligt, at han i den Grad skulde ha' taget fejl. Men for at faa et Resultat og en ordentlig Afslutning knyttede han Næven og sprang ind paa den mistænkelige Skipper.

»Og du er en forbandet Løgnehals!« raabte han og slog til, først en, saa en Gang til — et regelret Kæbestød.

Og ned gik Manden. I samme Sekund var Neils over ham, han rev sin Livrem af og surrede den halvt bevidstløse Mands Hænder paa Ryggen. Og før den anden endnu helt var kommen til Bevidsthed, havde Neils kappet en Ende af en af de opskudte Tovruller og bundet hans Fødder med den. Saa stak han ham sit Lommetørklæde i Munden som en Knebel.

En rask Undersøgelse overbeviste ham om, at Resten af det fordægtige Mandskab var i Land, og saa gik han ned ad Kahytstrappen for at søge nye Spor af Forbrydelse. Det første, han fik Øje paa, var Kaptajn Scraggs Certifikat i Glas og Ramme, men hvem kan skildre hans dybe Overraskelse, da han i en anden Ramme fandt Adelbert P. Gibney's Certifikat. Og han maatte tage sig til Hovedet, da han i en tredie Ramme fandt Bartholomew Mc. Goffey's Certifikat som Første Mester.

Det var hurtigt tydeligt, ogsaa for den sindige Svensker, at der maatte være noget galt fat — men saa maatte jo Logbogen, som laa opslaaet paa Bordet, kunne give nogen Besked. Ivrigt vendte Neils Blad for Blad for at naa til sidste Side. Men det var sandelig ikke Kaptajn Scraggs Kragetær, dér stod, og det hele var forøvrigt ikke andet end almindelige Positionsangivelser og Journalbemærkninger om Strøm, Vejr og Fart tilligemed en Note om Ankomsten til Honolulu.

Saa gav Halvorsen sig langsomt til at vende Bladene baglænds, et for et, indtil han pludselig stødte paa en helt anden Haandskrift, hvor der stod følgende at læse:

> »21. Juni, 19—. Tog en Observation ved Middagstid og fandt, at vi var paa 20, 48 Syd — 178,4 West. Med denne Kurs og Fart skulde vi kunne naa Tuvana-tholo tidlig i Eftermiddag. Hele Skibet glæder sig til at overvære Balladen paa Tuvana. Bandt en ny Jager under til Morgen og lod Kongen og Tabu-Tabu gi' Dækket en Omgang Holystone.
>
> *A. P. Gibney.*«

Neils Halvorsen maatte sætte sig for at tænke grundigt over Tingene, og efter et Kvarters Forløb var han nogenlunde klar over, hvad han vilde gøre. Den sidste Logtilførsel var altsaa foretaget af Mr. Gibney for flere Dage siden, den 21. Juni, altsaa elleve Dage siden, og den Dag havde Mr. Gibney altsaa regnet med at være ved Tuvana-tholo! Hvor i al Verdens Riger og Lande laa den Ø? Og hvad Slags var den af?

Neils søgte rundt i Kahytten, indtil han fandt den Bog, der er Bibel for ethvert Sydhavs-Skib — The British Admiralty Reports. Langsomt vandrede hans begede Pegefinger ned langs Indholdsregistret, indtil den standsede ved Venskabs-Øerne — Side 177. Derefter aabnede han Bogen paa Side 177, og efter fem Minutters Søgen havde han fastslaaet, at Tuvana-tholo var en øde, ubeboet Ø paa 21 Grader 2 Minutters sydlig Bredde og 178, 49 vestlig Længde.



Altsaa, der var mindst 10 Dages Rejse til Venskabs-eØrne, efter hvad Papirerne sagde, og det endda, naar alle Sejl var sat med Passaten bagi, foruden fuld Kraft paa Motoren. Det vilde altsaa tage mere end fjorten Dage at gaa fra Honolulu til denne øde Ø, og Neils Halvorsen tænkte med Gru paa den Mulighed, at de landsatte Mennesker maaske vilde være døde, inden Hjælpen kunde naa frem. For hans sjette Sømands-Sans sagde ham, at selvfølgelig maatte hans gamle Venner fra Frugtfarten være Ofre for et eller andet Mytteri. De var gaaet iland for at fejre en eller anden Festlighed, og saa havde Besætningen stjaalet Skonnerten og overladt dem til deres Skæbne! For naturligvis vilde der ikke i lange Tider komme Folk den Vej, og de døde siger jo ikke noget!

»Fa'en i'et, om jeg ikke stjæler Skonnerten her!«

Han sprang op paa Dækket og bar sin Fange ned i Kahytten, hvis Dør han laasede. Et Minut efter var han nede ad Lejderen, Kanoen skød mod Land, uden at et eneste Padletag glippede. En Time senere var han, ledsaget af tre Kanaka-Søfolk, som han havde fisket op ved Havnen, atter ombord i »*Maggie II*«. Mandskabet var endnu ikke vendt tilbage, og den formummede Skipper laa godt indelaaset i Kahytten.

Svenskeren gik ikke i Detaljer med Hensyn til Føde og Vandbeholdning, en hastig Ronde havde overbevist ham om, at der var nok til mindst een Maaned af Fødevarer og Ferskvand. Der var kun een Ting, det gjaldt, og det var Hurtighed.

Ankeret kom ind i en Fart, og Kanaka-Folkenes Sang, da de hev i ved Spillet, lød nærmest for ham som en langsom Begravelsessalme. Saa gik han ned og satte Motoren i Gang. »Maggie II« svingede rundt og skød over Stævn. Som en lang opalagtig Slange bugtede i det klare Maaneskin sig dens Kølvandsstribe. Langsomt gled de ud og forsvandt bag Diamond Head.

Med Morderlyst i sine Øjne og et forsvarligt Knudereb i Næven gik saa Neils Halvorsen ned for at snakke lidt gammeldags med den Mand, som paastod, han var Kaptajn Scraggs. Tilsidst lykkedes det ham at faa en Tilstaaelse lokket frem, og et Kvarter efter, at han var gaaet ned, kom han atter til Syne og gav Kanaka-Manden ved Roret sin Ordre med Hensyn til Kursen. Derefter tørnede han ind og sov de Retfærdiges Søvn.

— — —

Kaptajn Scraggs havde bogstavelig talt skreget Ordene frem. Nu begyndte han at græde med taarefyldte Øjne:

»Du gode Himmel! Gib! Gamle Dreng, hvad skal vi nu finde!«

Hans Stemme døde hen i en Hvisken.

Den saaledes tiltalte, den højærværdige Kommandør Gibney, rettede sit Blik længe og vedholdende mod de andres og søgte at berolige dem. I Gibneys Aarer flød sandelig ikke Krysterblod, men det trøstesløse Kig ind i Fremtiden var næsten mere, end selv den stoute Kommandør kunde bære. En hurtig og blodig Kamp og Død, den indeholdt ingen Frygt for ham, men et Eendeligt som dette — en langsom Død, Tørst, Hunger, Varme — nej —!

Han stirrede en Stund forlegen fra den ene til den anden og gned sin højre Haand, hvor Skindet var slaaet af i Kampen med Tabu-Tabu. Han syntes jo nok i dette Øjeblik, at det havde været en daarlig Spøg, han og Mc. Guffey havde anvendt overfor Kaptajn Scraggs.

»Ja, Drenge,« udbrød han endelig, »saa er vi jo alene.«

»Hvad skal vi gøre nu?« spurgte Mc. Guffey.

»Ja, Mac, du gamle Sportsmand, jeg tror ikke, der er andet at gøre end at berede os som Gentlemen paa at dø. Jeg har aldrig ladet mig tage ved Næsen af nogen, før nu denne Hund af en Styrmand. Jeg tænker mig, han har været ond i Sulet, fordi han har villet være Fjerdemand i vort lille Konsortium.«

Længe stod Mc. Guffey og stirrede ud over Havet. Han var længere om at samle sig end de andre to og havde svært ved at gøre sig klart, at Styrmanden virkelig havde overladt dem til deres Skæbne. Til Gengæld var den høje, prægtige Maskinmester med sin stoiske Ro den, der bedst bar Situationen. Saa gav han sig til at sparke i Sandet med den ene Støvlesnude og sagde med et halvdulgt Smil:

»Jeg fremsætter det Forslag, at vort lille Syndikat eenstemmigt fordømmer Styrmandens Opførsel.«

Men det var kun et forfængeligt Haab at haabe paa at oplive de andre, Spøgen gik ganske over Hovedet paa dem, og Mr. Gibney svarede:

»Der eksisterer ikke mere noget Syndikat Maggie II.«

»Well, saa lad os danne et Robinson Crusoe Syndikat!« foreslog Mc. Guffey. »Nu har vi Øen, og der er Mulighed for mange Muligheder.«

Mr. Gibney smilte svagt og svarede:

»Saa kan vi udnævne Tabu-Tabu til at være Fredag!«

»Udmærket!« svarede Mc. Guffey. »Saa kan Kongen agere Geden! Robinson Crusoe havde jo en tam Ged, havde han ikke?«

Men Kaptajn Scraggs ønskede ikke at tage Del i Munterheden.

»Jeg er helt udmattet efter den Ballade med Kampen mod Kongen, saa hvis der skulde findes en Smule Vand paa denne Ø, vilde jeg være glad.«

»Vand, ja det er der,« svarede Mr. Gibney indladende. »Der findes Ferskvand eet Sted, men det kan ikke anvendes, selv til Syge.«

»Hvor er saa det Sted?« spurgte Kaptajn Scraggs ivrig.

Mr. Gibney pegede paa sin sveddryppende Pande:

»Her, Scraggsy, her er det eneste ferske Vand.«

(Fortsættes.)

## SØENS SPØRGSMAAL OG SVAR

TIL VIKINGEN!

De bedes optage følgende i »VIKINGEN«:
Hr. Kapt. M. J. Madsen!

Deres Artikel contra Styrmand Nielsen har jeg med megen Intresse læst, og jeg føler mig absolut forpligtet til at gøre et Forsøg paa at rense Stmd. Nielsen for de grove Beskyldninger, De udslynger mod ham. Angaaende den første Bskyldning om løgnagtig Dagbogsoptegnelser kan jeg kun sige, at jeg selv har set Stmd. Nielsens Optegnelser fra sine Rejser og læst disse, der er skrevet Dag for Dag om Bord i Skibet og altsaa ikke, hvad De synes at mene, noget der er opfundet og skrevet paa staaende Fod, blot bestemt for at vække Sensation i et Blad.«

Det, der imidlertid forbavser os alle her om Bord, er Deres Beskyldning om, at Stmd. Nielsen ikke skulde være en god Sømand, men en »Fars Søn« og Skribent. Det, at Stmd. Nielsen ikke skulde være en god Sømand, er saa langt fra vor Opfattelse af ham her om Bord; det er noget, enhver ved. Er der et Stykke Arbejde, som Matroserne ikke kan lave, ja, saa ved vi, at Styrmanden kan. Stmd. Nielsen og jeg har gaaet paa Navigationsskole sammen i et Aar og siden sejlet sammen i 6 Maaneder, saa lidt kender jeg da til Stmd. Nielsen, og hans Karrière siger jo ogsaa god for hans Sømandsskab; han var den første fra sit Hold, der blev 1. Styrmand. Jeg tror bestemt, Kapt. Madsen, at De har forvekslet Stmd. Nielsen med en eller anden Matros, De den Gang eller før i Tiden har haft i »Lysglimt«.

Var der blot mange »Fars Sønner« som Stmd. Nielsen, der sejlede som Styrmænd, vilde Rederne ikke være narret med at have »Fars Sønner« i deres Skibe.

For Resten kender jeg Stmd. iNelsens Familieforhold og ved, at hans Far døde, da Stmd. Nielsen endnu var Dreng, saa en helt rigtig »Fars Søn« kan han da altsaa ikke være. At han er Fotograf, ja det viser alene hans udmærkede Optagelser fra »Lysglimt«s Brand, og at han er lidt af en Skribent, ser man strax af den udmærkede Stil, hvori han allerede som Matros forstod at holde sine Optegnelser, men enhver Styrmand ved, hvor meget der nu til Dags fordres af en Navigatør i Retning af Skribentvirksomhed, saa den Beskyldning er jeg sikker paa, at Stmd. iNelsen saavel som alle andre Navigatører vil betragte som en Kompliment!

De synes at mene, Kapt. Madsen, at det er en forfærdelig Ting, at en Sømand kan fotografere. Det er dog noget, som ethvert Menneske i Land kan i vore Tider, saa hvorfor skulde en Sømand ikke kunne det? Skal man absolut for at være Sømand kun forstaa sig paa, hvad der vedrører Søen, gaa i Land med Halsklud i Stedet for Flip og ellers søge at være saa uoplyst som mulig? Nej, den Slags Sømænd er en saga blott.

Jeg er overbevist om, at enhver, som kender Stmd. Nielsen, er fuldt ud enig med mig i, hvad jeg her skriver, og alle ser vi kun i Deres Artikel en ondsindet Bagvaskelse, der dog ikke paa nogen Maade vil kunne skade Stmd. Nielsens fremtidige Løbebane, som De maaske havde tænkt.

Med Tak for Optagelsen.

*P. H. Pedersen,*
2. Stmd. S/S. »Alfred Hage«.

## DA MOTORSKONNERTEN »ELIN« SPRANG I LUFTEN

I Bladet »VIKINGEN« af 10. Oktober f. A. læses om et Søforhør, der afholdtes i København.

»Elin« havde i Bizerta i Tunis indtaget en Ladning bestaaende af 6 Kanoner og 98 Tons Sprængstof og afsejlede derfra den 13. Juli. Den 26. Juli, da Skibet befandt sig i den biscayiske Bugt, kom Smøreren Jensen op paa Dækket for at hente en Spand Vand, idet han sagde, 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, men alle Anstrengelser var forgæves, og Inden bredte sig nu til Lastrummet. Der skete et Par mindre Eksplosioner, hvorfor man besluttede sig til at forlade Skibet.

Det var nu umuligt at faa den store Redningsbaad i Vandet. — Hvorfor? 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. Tænk, hvilken Lykke og hvilken Omsigt der her er udvist. — Efter at være stødt fra Skibet opdager man imidlertid, at der hverken er Vand eller Kompas i Baaden. Man roede derfor tilbage til Skibet, og en ung Københavner gik ombord; han naaede hen til Vandtønden og bjergede ogsaa senere Skibets Kompas. Man stødte igen fra, og da Baaden var kommen ca. 130 Meter bort fra Skibet, skete der en voldsom Eksplosion, og Skibet sank. Klokken var da 6½ Em. Det hedder endvidere: Fra Baaden opsendtes Raketter og afbrændtes Blaalys samt afgaves Kanonslag.

Først den 28. Juli Kl. 4 Fm. optoges de Skibbrudne af en fransk Damper.

Altsaa havde hele Besætningens 9 Mand opholdt sig i Baaden, en lille Skibsjolle, i 1½ Døgn.

I Retsmødet blev der rettet Spørgsmaal til Kaptajn og Maskinmester om Aarsagen til Ildens Opkomst, uden at der dog blev oplyst noget positivt herom. — Skibstilsynet havde senest den 27. December 1926 i Esbjerg undersøgt Skibet og havde fundet alt i Orden.

Der savnes i Beretningen Oplysning om, naar Ilden opstod, eller hvad Klokken var, da Smøreren viste sig paa Dækket for at hente Vand; men efter alt at dømme, navnlig i Betragtning af den easiness, hvormed man i Begyndelsen er gaaet frem, lader det sig formode, at der maa være hengaaet en rum Tid, forinden Skibet sprang i Luften, og uvilkaarligt, idet man erindrer, at der var 9 Mand ombord, paatrænger det Spørgsmaal sig: Har man straks, da man opdagede Ilden, særlig i Betragtning af, at der var 98 Tons Sprængstof ombord, forsøgt at sætte Storbaaden ud — eller hvorfor viste det sig nu umuligt at faa den store Baad i Vandet, og hvornaar var »*nu*«- Hidrørte Umuligheden fra en slet Installation af Redningsbaaden? daarlige Hejsegrejer, eller var Grunden maaske den, at Kaptajn og Styrmænd havde tabt Hovedet? Thi saa meget er vist, at en Besætning paa 9 Mand kan udføre en Del Arbejde i Løbet af kort Tid, Hvorfor var der ikke Brød, Vand og Kompas i Baaden? Skibet befandt sig jo ikke Indenskærs, men i Atlanterhavet. Fyrværkerisagerne havde man jo i dette Tilfælde ikke glemt. 4 Brød faar man med, men roer væk fra Skibet uden Vand og Kompas.

Jeg tør nu nok sige, at »Elin«s Baade næppe har været i den Stand og i det Beredskab, som Reglerne og godt Sømandsskab foreskriver, men hvori ligger Fejlen eller Forsømmelsen? Ved Skibtilsynet den 27. December 1926 befandtea alt at være saare godt, men den 26. Juli, da Skibet var i Atlanterhavet, befandtes alt, hvad der vedrørte Redningsbaadenes Beredskab med Respekt at melde at være saare skidt.

Det er forunderligt, at der ved det nævnte Søforhør ikke har rejst sig en Stemme for nærmere at faa Rede paa den mulige Forsømmelse, der her søges paavist. De tvende søkyndige Medlemmer burde have henledt Dommerens Opmærksomhed herpaa. Et Lyspunkt i hele Affæren er, at en behjertet Mand for anden Gang gaar ombord i Skibet for at bjerge først Vand og derefter Kompas, og at man roer tilbage til Skibet efter disse Ting, er et Bevis paa, hvor meget de savnedes.

Det vilde have været interessant at se Skibstilsynets Protokol i Esbjerg med de mulige Bemærkninger i denne vedrørende Skibsbaadene og sammenholde disse med, hvad der vilde være kommet frem ved Søforhøret, dersom de søkyndige Medlemmer ahvde rørt ved denne Sag.

Det er iøvirgt betegnende, at man i samme Nr. af »VIKINGEN« læser: »Norsk Motorskonnert »Eleonora« af Trondhjem afgik 1. September fra Frihavnen med en Ladning gammelt Jern. Udfor Fladen Fyrskib fik Skibet pludselig Slagside og sank i Løbet af faa Minutter, inden Redningsbaaden kunde sættes ud. Der var frisk Kuling, og Skibet havde en Del Dækslast. 5 Mand reddede sig paa nogle Planker og blev om Aftenen optagen af en svensk Damper, hvorimod 2 Mand af den 7 Mand store Besætning druknede.«

Her spørger man: Var Baaden bebyrdet med for mange Surringer, som ikke kunde løsgøres, eller var den blevet belemret med saa meget Stuvegods, at den var klemt fast? — Muligvis har der ikke været Tid til at sætte Baaden ud, fordi Installation eller Surring har været uheldig; men der er ikke noget i Vejen for, at en Baad, selv om den staar paa Dækket, kan anbringes og surres paa en saadan Maade, at man ved en enkel Manipulation kan løsgøre alle Surringer paa een Gang, og Baaden vil da flyde op, selv om Skibet synker.

Naar Enden er god, er alting godt, og der blev jo i Tilfældet »Elin« ikke forlist noget Menneskeliv, men som det saa ofte er Tilfældet, har Lykken maaske været bedre end Forstanden, saa der er ingen Grund til at forlange Kaptajns eller Styrmands Hoved paa et Fad.

Ikke desto mindre raaber Tilfældet »Elin« til Vagt i Gevær og til Forlangende om, at Baadene, navnlig i Sejlskibe med Hjælpemotor, bør være i bedre Beredskab baade hvad Udsætningsmidler, Surringer, Hejsegrejer, Forsyning med Proviant, Vand etc. angaar. For almindelige Damp- og Motorskibe er vel som Regel disse Forhold velordnede; men Slendrian kan finde Sted, og det kan være opportunt her at tilføje: I Dansk Søfartstidende af 26. Marts 1915 er der givet Anvisning paa en Slipsurring til Baade ophængt under Davidder, hvilken let og uden Bekostning kunde forfærdiges ombord i Skibet. Aarsagen var, at Baadene dengang, naar Skibet stod Skagen ud, skulde hænge i udsvungne Davidder, og jeg havde lagt Mærke til, at man i mange Tilfælde benyttede Taljeløberen til Surring af Baadene, hvilket var og er i høj Grad forkasteligt.

Fhv. Kapt. *Christensen,* Birkerød.

## EN GOD MARINEFORENINGS FORMAND

Fra Konsul *Lund,* Rønne, har vi modtaget følgende:

Da København i sin Tid begyndte at starte Marineforeninger med Afdelinger i de forskellige Byer, var det sikkert nærmest med Tanken om herigennem at skabe et Sammenhold imellem de gamle Marinere for ved Fester og forskellige Mindedage at komme sammen og drøfte og opfriske Minder om gamle Tider

Ved Siden af dette har det ved mange Lejligheder vist sig, at det ikke altid skal være den fornøejligste Side, som fører Kammeraterne sammen, men mange Gange desværre ogsaa de sørgelige Lejligheder, og er det da dobbelt glædeligt, at Marineforeningens Medlemmer her viser et Sammenhold som sikkert kun faa Foreninger.

Her paa Bornholm har vi i den senere Tid jo været paa meget nært Hold af en meget sørgelig Hændelse, nemlig M/S »Bob« af Oslo's Forlis i Østersøen, hvor 13 raske Sømænd har mistet Livet, og af hvilke ti Dato 7 er indkommet som Lig til de bornholmske Havne, de 6 drivende i Redningskranse og den 7. liggende paa Bunden af en vandfyldt Redningsbaad.

Her tog Marineforeningen under Ledelse af vor stoute Formand, Hr. Overstatsbetjent Nielsen straks Affære, og de to Begravelser foregik her i iRønne (1 Fællesgrav til 2 og 1 til 4) samt en Bisættelse i Svaneke (Hjemsendelse til Drammen) under saa smukke Former, at det maa være til stor Lindring og Trøst for de Efterladte gennem Bladene at læse om dette.

Ikke alene var alle Skibene i Havnen samt alle Fiskerbaade flagsmykkede, men havde næsten hele Byen sine Flag oppe. Kisterne var dækket af et Væld af Kranse, hvoraf mange signerede, og der var ved alle 3 Lejligheder mødt saa mange Mennesker som aldrig før ved nogen Begravelse her i Rønne eller Svaneke.

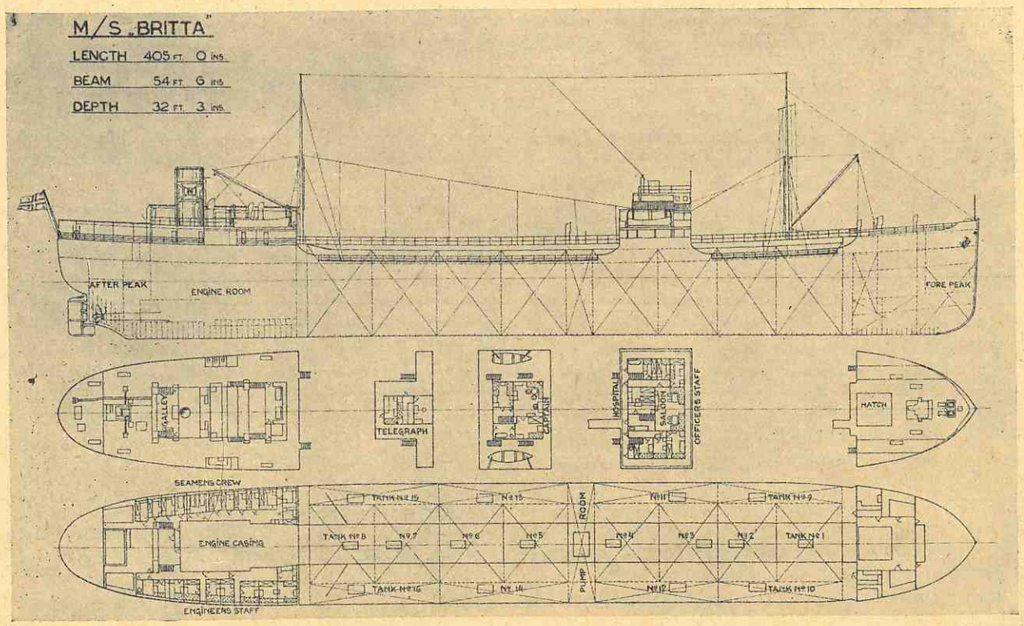
For at ordne alt dette ved Siden af sit daglige Arbejde kræves der en Mand med Hjertet paa rette Sted samt en Mand, som selv har faret ude paa Havet og set lidt af hvert, og har vi her i Bornholms Marineforening faaet denne Mand i Overstatsbetjent Nielsen som Formand for vor Forening. Selvfølgelig maa vi jo ikke glemme, at han har en Bestyrelse bag sig, men er det ham, som er Drivfjederen i det hele, og han er en Mand, som vilde være ganske uundværlig for Bornholms Marineforening.

Det er selvfølgelig ikke alle, som føler ens for en saadan Forening, men naar man selv har færdedes derude eller har en af sine nærmeste paarørende derude og en anden liggende og slaa imellem Klipper og Skær et eller andet Sted ude i Østersøen, paaskønner man mere, at der er nogen, som vil lægge et Arbejde ind i en saa god Sag som denne, et smukt Eksempel til Efterfølgelse for andre.

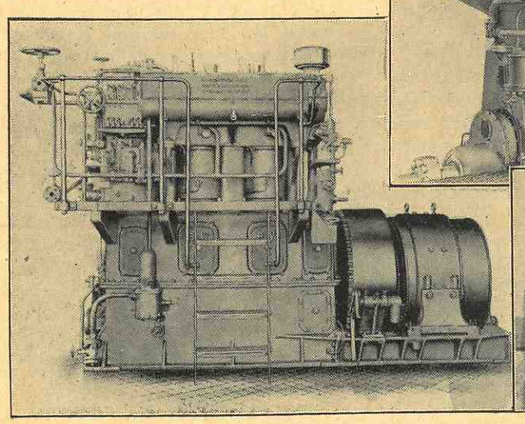
*Bornholmer.*

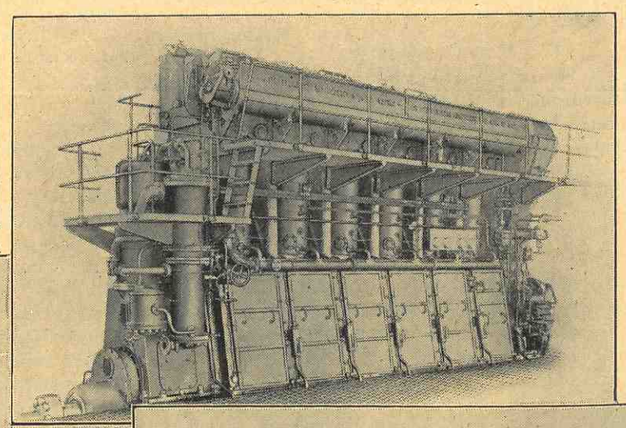
# M/S BRITTA

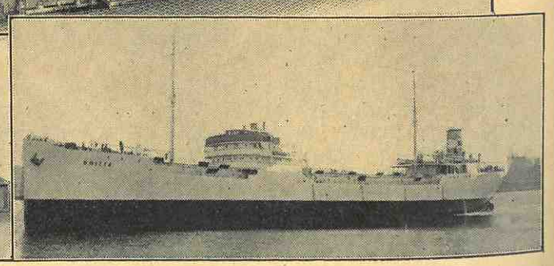
EN AF BURMEISTER & WAINS SIDSTE NYBYGNINGER



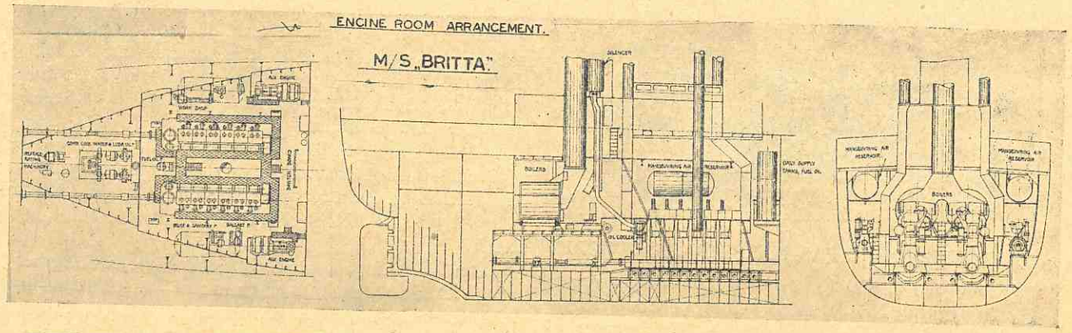

NOGLE INTERIØRER FRA
M/S BRITTA's
MASKINERI



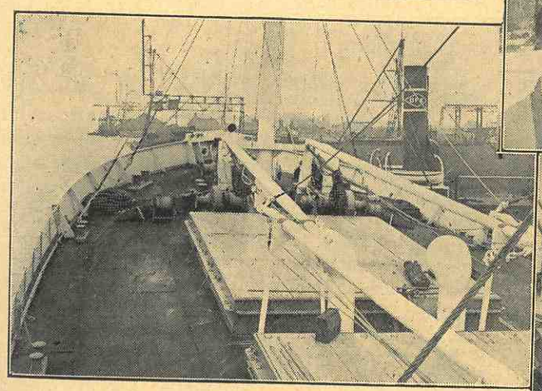


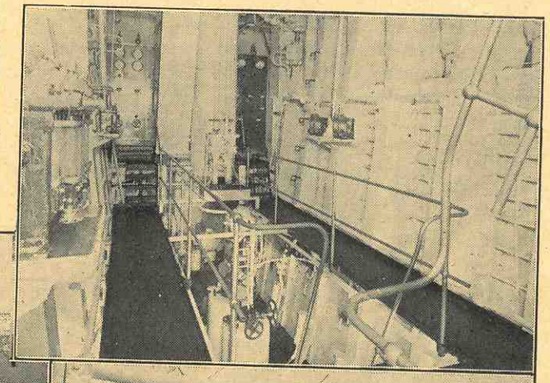


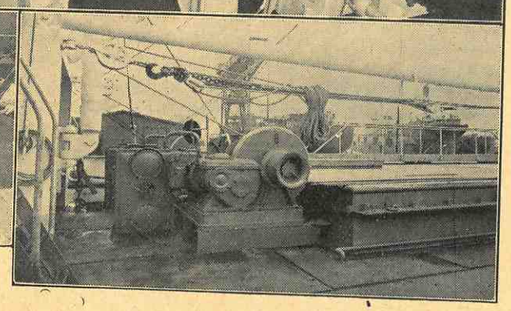





DÆKSINTERIØRER FRA
M/S SUD ATLANTICO







*Den finske Handelsflaade.*

Efter officiel Oplysning bestod Finlands Handelsflaade den 1ste Januar iaar af 5122 Fartøjer paa tilsammen 500,207 Netto Tons imod 4930 Fartøjer paa ialt 477,329 Tons ifjor. Af Fartøjerne er dog de fleste Pramme, nemlig 3997 med 282,992 Tons imod 277,020 Tons ifjor.

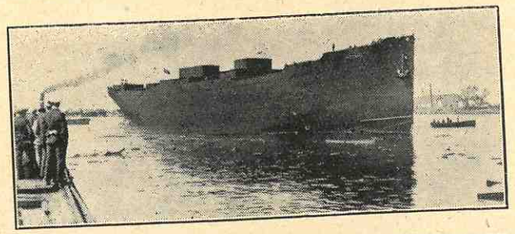
Sejlskibene er reduceret fra 511 med 79,351 Tons ifjor til 483 med 73,653 Tons den 1ste Januar iaar. Motorfartøjerne er forøget fra 92 mod 11,095 Tons ifjor i Januar til 107 med 13,268 Tons i Januar iaar. Antallet af Dampere i Finland var ved Aarsskiftet 535 med 130,294 Tons imod 548 Dampere med 109,860 Tons i Januar 1927.

*Der bygges en ny Tørdok i Falmouth,*

og den nærmer sig sin Fuldendelse. Den er 611 Fod lang, 86 Fod bred med 26 Fod Vanddybde paa Tærskelen. Foruden den findes der tre andre Dokker i Falmouth.

*Drivende Vrag.*

Nordsøen. Den 24. April. Et drivende Vrag, hvorfra Masten ragede 2 Meter over Vandet, tæt forbi Fyrskibet Terschellingerbank. Vraget drev i nordøstlig Retning.



STABELAFLØBNING PAA NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Lørdag den 5. Maj Kl. 2 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 34, Motorskibet »Victoria«, bygget til Dampskibsselskabet »Orient«, København, af Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

| | |
|---|---|
| Største Længde | 401'—0" |
| Længde mellem Perpendikulærerne | 385'—0" |
| Bredde paa Spant | 54'—3" |
| Dybde til Hoveddæk | 27'—4" |
| Lasteevne | ca. 8.250 T. D.W. |

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse Midtskibs og Agter og er forsynet med Dobbeltbund.

Det indrettes med 5 Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 8 med 3 Tons og 2 med 5 Tons og 1 med 15 Tons Løfteevne; 10 Stk., hvoraf 8 3 Tons og 2 5 Tons, elektriske Lossespil samt elektrisk Ankerspil fra Thomas B. Thrige, Odense. Den elektriske Styremaskine leveres ligeledes af Thomas B. Thrige, Odense.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 3.000 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 11½ Knob, fuldt lastet.

Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted i Juni Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Søsterskib til Dampskibsselskabet »Orient«.

Afløbningen overværedes af Direktør Gether, »Orient« og Datter, Admiral Evers, Godsejer Reimann, Højesteretssagfører Fenger med Frue og Datter, som foretog Daaben ved at knuse den traditionelle Flaske Champagne mod Skibets Stævn. Endvidere var tilstede Chefen for Lloyds Register i Danmark, Inspektør Ørbech, Inspector Mr. Scorer samt Skibsinspektør, Kaptajn Stefani fra Værftets Ledelse.

---

*Skuden var ikke sødygtig.*

Hr. N. V. Jensen havde af Skibsfører P. Hvenegaard købt Motortjalken »Anna« for 9500 Kr. kontant. Skuden viste sig ikke at kunne holde tæt, og Køberen forlangte derfor under et Sagsanlæg ved Søog Handelsretten, at Handelen skulde gaa tilbage. En omhyggelig Skønsmandsgennemgang af Fartøjet konkluderede i, at Skibet var i darrlig Forfatning og i sin nuværende Tilstand uegnet til at føre nogen Last tørt eller med Sikkerhed over Søen.

Retten fandt det godtgjort, at Skibet ikke havde været i sødygtig Stand ved Handelens Indgaaelse, men fandt dog kun, at Køberen havde Krav paa et passende Afslag. Det blev sat til 3000 Kr., og desuden skal Hr. Hvenegaard betale Hr. Jensen 500 Kr. i Sagsomkostninger.

*Ialt bygges der nu paa svenske Værfter*

35 Skibe paa tilsammen 179,150 Br. Tons. Af disse Skibe er 20 paa ialt 90,350 Br. Tons bestemt til svenske Redere, 14 Skibe paa ialt 82,800 Tons til norske Rederier og et Skib paa 6000 Tons til et tysk Rederi.

*Rorkommandoen.*

Sekretæren i Imperial Mercant Service Guild, Commander T. W. Moore udtalte paa et Møde, at den gældende Rorkommando er blevet en anden Natur for Officerer og Mandskab i britiske Skibe. De handler øjeblikkeligt instinktivt, naar de faar Rorkommandoen, og ethvert Forsøg paa at ændre Rorkommandoen kan derfor efter min Bestyrelses Mening ikke fordømmes stærkt nok. Der er ikke i vor lange Erfaring blevet forelagt os et eneste Tilfælde, hvor en Misforstaaelse af Rorkommandoen har været Skyld i en Ulykke.

Hvad angaar en anden Rorkommando i andre Lande, har vi fundet, at det volder ringe eller ingen Vanskelighed; naar det drejer sig om Lodser fra andre Lande, anvender man ofte en Haandbevægelse, som ikke kan misforstaas.

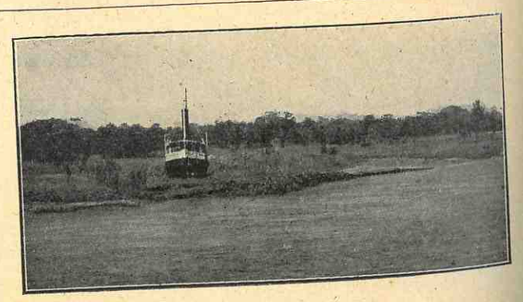
*Det amerikanske Øvelsesskib »Nantucket«*

fra Massachusetts ankom nylig til Plymouth fra Azorerne og er atter afsejlet. Det skal herefter besøge Glasgow, Island, Bergen, Edinburgh, Hull, Gibraltar, Madeira og returnere til Boston.

---

DA VANDENE SANK.

Kaptajnen førte denne Damper ned ad Amazonfloden, da denne var paa sit Højeste. Han mente at befinde sig i den uddybede Kanal, men strandede paa en Sandbanke. Det troede han da. Da Floden nu hurtigt faldt, viste det sig, efter to Ugers Forløb, at Damperen stod paa tørt Land. Og her blev han nødt til at blive hele Aaret, til Floden næste Aar i Regntiden stiger!




**DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB**
**KØBENHAVN K.**
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

Til Vejledning for Søfarende

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende
Skibsfarver er Sadolin & Holmblad's
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 — NYHAVN 57 TELF. 5241 — L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
Generalagenter for Sydskandinavien:
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

VIKINGEN's ANNONCØRER
ER DE LEDENDE I
BRANCHEN

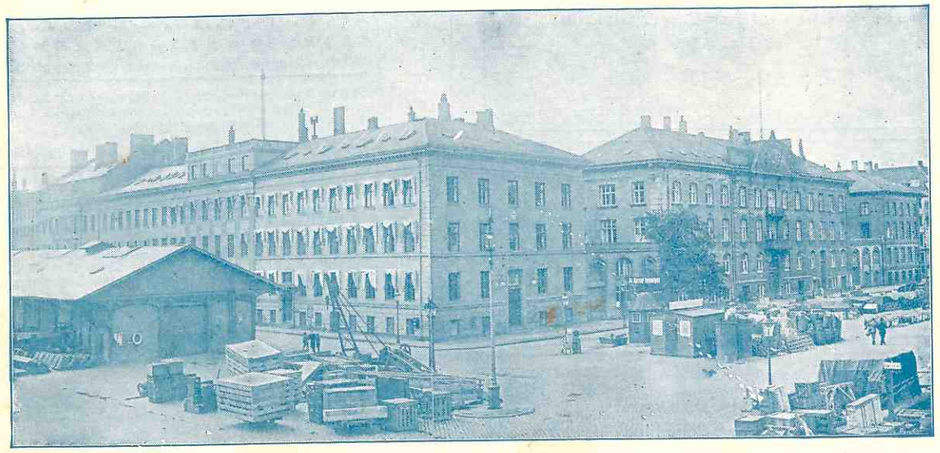
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

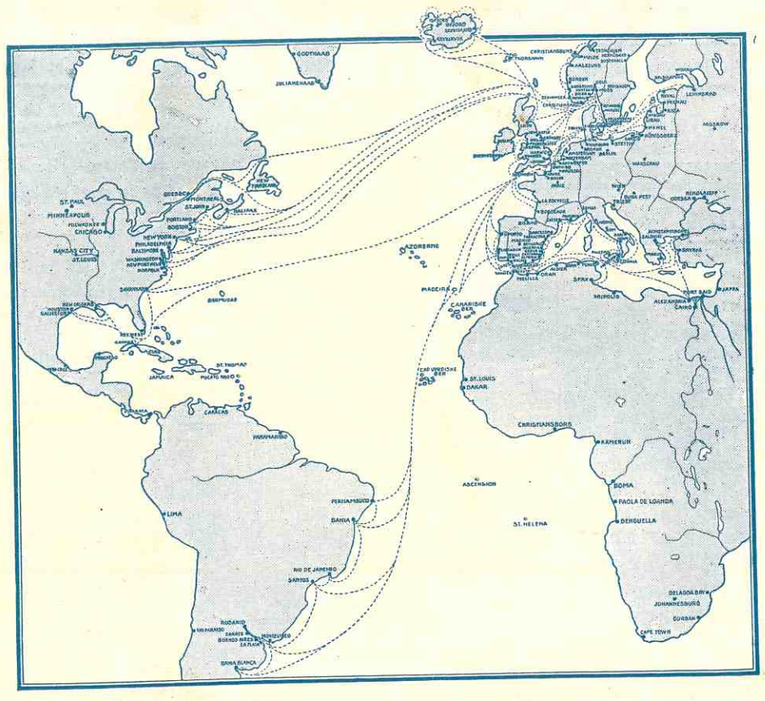
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS - HAVNENS - HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

## "THE VIKING"

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

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

# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

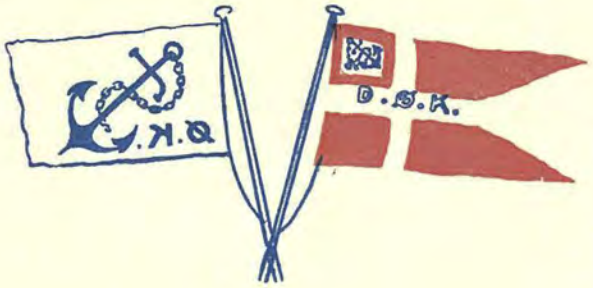
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. - - - -

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

VED ABSALONS GAMLE HAVN:
FISKERBAADE VED GAMMEL STRAND

50 ØRE
No. 8 1928

50 ØRE
AUGUST 5. AARG.




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**KØBENHAVN**

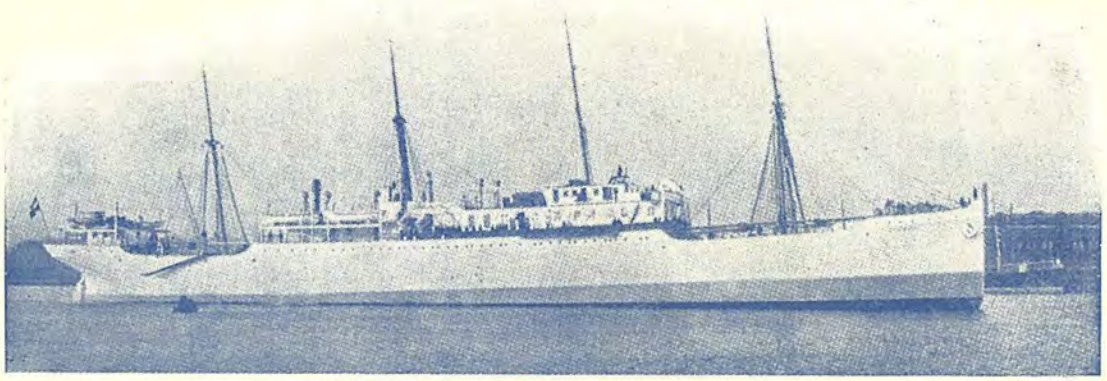
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

---

*Egne Agenturer:*
Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban, Johannesburg og Cape Town.
*Regelmæssig Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

---

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

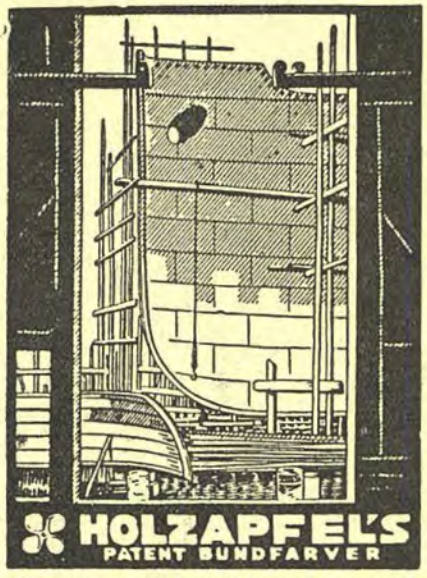
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's**
**ANNONCØRER**
**ER**
**FØRENDE FIRMAER**
**I SØHANDELEN**

**OMTAL**
**VIKINGEN**
**VED DERES**
**INDKØB**

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL·KONGEVEJ·3·TELEF·12,017
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*
*etc.*
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion 7. August.

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.
**Vask, Farvning & kemisk Rensning af Gardiner, Tæpper, Sejl etc.**
*Leverandør til den danske Hær og Flaade og D. F. D. S. o. a.*

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELF. 427 TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHAVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

*INDHOLD*

*Fiskerbaade ved Gl. Strand.* Flerfarvetryk efter Akvarel af *Christian Bogø.*
*Marstals Søfart,* af *E. Kroman.*
*M/S Marie Mærsk.*
*Jens Munks Seiglads og Reyse.*
*Dir. Valdemarsens Væddemaal* (humoristisk Fortæll.) af *Baastrup.*
*Den sorte Fugl og Kaptajnens Forsvinden,* af *H. Smidt.*
*Nordenskiölds Togt.*
*Danmark som gammelt Hvalfangerland.*
*Sejladsen om Guldpokalen.* (Talrige Foto).
*Eastways Forlis.*
*Under The Yolly Roger.*
*Nyt fra Søen.*

---

*Det danske Redningsvæsen. — En Beretning.*

Marineministeriet har udsendt Beretning om Redningsvæsenets Virksomhed i Aaret fra 1. April 1927 til 31. Marts 1928, et tættrykt Hæfte paa 20 Sider, indeholdende Oplysning om alle mulige Forhold, Redningsvæsenet éedrørende.

Danmark har i Øjeblikket 62 Redningsstationer og 10 Bistationer. Deraf findes de 51 Stationer og 9 Bistationer paa Jyllands Kyst, Anholt og Læsø. Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer og 15 Raketstationer. Paa adskillige Stationer er de gammeldags Robaade afløst af Motorbaade, nemlig ved Esbjerg, Nørre Vorupør, Hanstholm, Skagens Havn, Hals, Grenaa Havn, Østerby paa Læsø, Vesterø, Anholt Vest, Klitholm Havn og Gedser.

Af Beretningen om Virksomheden fremgaar, at der i Aarets Løb er foretaget 14 Udrykninger med Redningsbaad, ved hvilke 61 Mennesker er blevet reddet. For hvert enkelt Redningsforetagende findes en lille nøgtern Beretning om Begivenheden. En enkelt er interessant derved, at den viser, hvorledes Redningsbaadens Assistance ikke altid ønskes, saa længe et strandet Skibs Besætning mener at kunne klare sig ved egen Hjælp.

Den lyder saaledes:

Den 12. August 1927 Kl. 08,00 blev der telefoneret til Opsynsmanden ved Redningsstationen Vejrs, at en Fiskekutter var i Færd med at strande. Da det blæste en frisk Kuling af SW. med høj Sø, lod Opsynsmanden straks Redningsmandskabet og Transporthestene tilsige.

Kl. 09,00 ankom Redningsbaaden til Strandingsstedet, 2 km Nord for Aalestrømmen; den bragtes flot og rodedes ud til det strandede Skib, der stod 200 m fra Land. Ankerdrægget kastedes, og Redningsbaaden blev firet ned mod Skibet, med hvilket der opnaaedes Forbindelse. Besætningen vilde imidlertid ikke forlade Skibet, da man haabede at bringe det flot ved indtræffende Højvande.

Redningsbaaden lettede derfor og landede indenfor Strandingsstedet. Efter 2 Timers Forløb kunde det fra Land ses, at man pumpede og øste med Spande om Bord i det strandede Fartøj. Redningsbaaden gik derfor ud paany, og nu ønskede Besætningen, der bestod af 4 Mand, at blive optaget. De blev heldigt landsat, og Redningsbaaden kørtes derefter tilbage til Stationen.

Det strandede Skib var Fiskekutter »Erik« af Harboøre.

Redningsvæsenets faste Personale bestaar af ialt 724 Personer.

---

I sidste Nr. stod i Artiklen *Under kinesisk Flag* ved et af Billederne Side 22: Morgenparade o. s. v. Der skulde staa: Sir Robert Hart inspicerer inden han for sidste Gang forlader Kina for at drage til sit Fædreland.

Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13

**C. K. HANSEN** KØBENHAVN K.

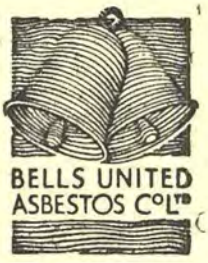
**Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.** Amaliegade 35.

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

**Bunkerkul-Afdeling.** **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** *Tlgr.-Adr.:* **Bunkerdepot.**

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

---




## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403

— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

---

## H. DAUGAARD, KOLDING

**SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.**

AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

---

## CARL HANSEN

SØ- & HERREEKVIPERING

NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168

**Stort Udvalg i**
**Oliefrakker og Gummistøvler.**

---

## 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.: SEJUS **SKIBSHANDEL** 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. —

---

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

---

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.

---

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

---

**Den bedste Anbefaling**
for
**HEMPEL'S**
**PATENT-FARVER**
er de mange Efterligninger

Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.

Kun hvis Navnet **HEMPEL** findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte

**J. C. HEMPEL'S**
**SKIBSFARVE-FABRIK**
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver
**København K**

*Skibsproviantering* **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. Annæ Plads 28** **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 94 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/S Svendborg Skibsværft af 1926

**Nybygning og Reparationer.** **Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

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**

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

**AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.**

# NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

**KUL- & COKES-IMPORT**

**NØRRESUNDBY**

**Bunkers.**

— **Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.** —
**Telegram-Adresse: KUL**

## G. W. FRYDENLUND & SØN

**G. W. HARNISCH**

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 **Fabrik af** Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

**SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER**

**KØBENHAVN**

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

DANMARK

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# Et Mindeblad af Dansk Sejlskibsfarts Historie.

Gamle Marstal-Skippere.

### Marstals Søfart.

*E. Kroman* har udsendt et stateligt Værk om *Marstal Søfart indtil 1925*. Opbygget paa righoldigt Kildemateriale gives her en pragtfuld Skildring af Marstals Opkomst, dens Modgang under Englænderkrigen og dens Skibes Skæbne senere hen.

Vi anbefaler Værket paa det varmeste og gengiver et Brudstykke af Skildringen.

### Fra Englænderkrigen til den anden slesvigske Krig.

Aaret 1897 indeledede for vort Land en lang Række Ulykkesaar, som følte dobbelt haardt efter de gode Tider ved Slutningen af det 18. og Begyndelsen af det 19. Aarhundrede. — Næppe nogen Steder ramte Ulykkerne dog haardere end i Marstal, fordi denne By udelukkende var baseret paa Handel og Skibsfart, der lammedes mere end noget andet Erhverv. De kom som Afslutningen paa en enestaaende Blomstringsperiode, der havde bragt Byen baade Velstand og Vækst, og Erindringen om de gyldne Tider før Krigen og det voldsomme Omslag har da ogsaa været levende lige til Nutiden.

Krigen med England, der blev erklæret 13. August 1807, standsede straks en stor Del af Marstals Skibsværft. 23 Fartøjer, der var bestemt til Norge, maatte vende om, da Bæltet var spærret af engelske Krigsskibe, og søge tilbage til Mar-

stal. Heller ikke i Marstal, hvor engelske Matroser og Officerer ved Begyndelsen af Krigen flere Gange havde været i Land for at proviantere og spørge ud om Grundene deromkring, kunde man dog føle sig tilstrækkelig tryg, og samtidig med at Øvrigheden d. 18. i Marstal forkyndte Krigens Udbrud, blev Skibsejerne opfordret til at søge Sikkerhed med Skibene, og et større Antal afgik derfor til Svendborg. I September blev et Antal mindre Fartøjer rekvireret af Regeringen til Transporter. Efterhaanden organiseredes Forsvaret paa Øen. Der førtes Tropper over og oprettedes Borgervæbning i Marstal og Ærøskøbing. I Marstal anbragtes 2. jydske Grenader-Kompagni, som kommanderedes af Løjtnant F. C. Møller. En kort Tid laa der ogsaa spanske Tropper i Marstal — ialt paa hele Øen 240 Mand. Den øverstkommanderende over alle Forsvarsstyrkerne paa Ærø saavel som paa Langeland og Taasinge var Generalmajor, Grev Fr. Ahlefeldt paa Tranekær.

Den 9. April 1808 om Eftermiddagen mellem Kl. 2 og 3 gjorde Englænderne et Forsøg paa at bemægtige sig Flaaden, der laa oplagt i Havnen og talte ca. 50 Fartøjer. To engelske Fregatter, der havde lagt sig Syd for Byen, udsendte 3 Barkasser, som angreb Skibene, men det lykkedes Grenaderne sammen med Folk fra Borgervæbningen i Baade at forjage dem. En Galease, som Englænderne havde bemægtiget sig, satte de Ild i, inden de forlod den, men Ilden blev straks slukket af Grenaderne og Byens Folk. Barkasserne roede tilbage til Fregatterne, som efter en Timestid gik nærmere ind mod Kysten og begyndte at beskyde Byen. I alt sendtes nogleogtyve Skud ind mod Byen, uden at de dog gjorde nogen større Skade, kun en 8-Punds Kanonkugle gik ind i et af de søndre Huse (efter Traditionen et Hus i Korsgade, som ejedes af Albert Eriksen Boye.*)

Ingen af Marstals eller Ærøskøbings Skippere løste Kaperbrev. Dog var der en Marstaller, som fik Kaperbevilling, nemlig Claus Rasmussen Fabricius; han havde imidlertid paa det Tidspunkt forladt Marstal og 1810 bosat sig i Besser paa Samsø. I Oktober 1813 fik han Bevilling til at udruste sin Kutter »Prøven« »med en Svingbasse, 10 Geværer og 10 Mands Besætning, Kaperføreren i beregnet, i den Hensigt dermed at opbinge, og naar fornødent gøres, ødelægge fjendtlige Skibe og Fartøjer.«

Under hele Krigen vedblev Sejladsen at være farefuld og besværlig. En Del Skibe blev i Krigens Løb opbragt af Englænderne, ligesom enkelte Marstallersømænd maatte gaa i engelsk Fangenskab. Ditlev F. Grube blev saaledes 18 Aar gammel ved Krigens Udbrud 1814 taget af Engelskmændene ombord paa en Marstallerjagt i Storebælt og sammen med Jagten ført til England. Tilligemed en Del andre danske Sømænd anbragtes han ombord paa Blokskibet »Irresistible« ved Rochester paa London Revieret. Han benyttede Tiden til at sætte sig grundigt ind i Navigationen ved Hjælp af en Medfange, en Styrmand fra Bornholm. I en haandskreven Navigationsbog, der er skrevet under Fangenskabet, »Navigation eller Styrmandskunsten, udregnet efter Hr. Professor Lou's Skatkammer af Ditlev Fridrich Grube 1809«, har han aftegnet Fangeskibene paa Themsen. Efter 3 Aars Forløb blev han sat ombord paa et engelsk Transportskib, der gik til Kalkutta med Tropper, og først ved Tilbagekomsten derfra 3 Aar senere blev han givet fri efter ialt 6 Aars Fangenskab. Han tog derpaa Hyre med en Vestindiefarer, men efter dennes Tilbagekomst til Europa gik han i Land i Dragør og vendte derpaa tilbage til Marstal efter 7 Aars Fraværelse.

I enkelte Tilfælde fik Skipperen Lov at beholde sit Fartøj. Det var saaledes Tilfældet med den tidligere nævnte Christen Jørgensen Boye, som i August 1810 paa Rejse fra Nakskov til Norge med 750 Tdr. Byg under Skagen blev taget af en engelsk Fregat og indbragt til Newcastle, hvor Ladningen oplossedes, hvorefter han forsynet med Licens fik Tilladelse til at sejle ballastet tilbage til Danmark, hvor Skibet imidlertid blev beslaglagt af Myndighederne.

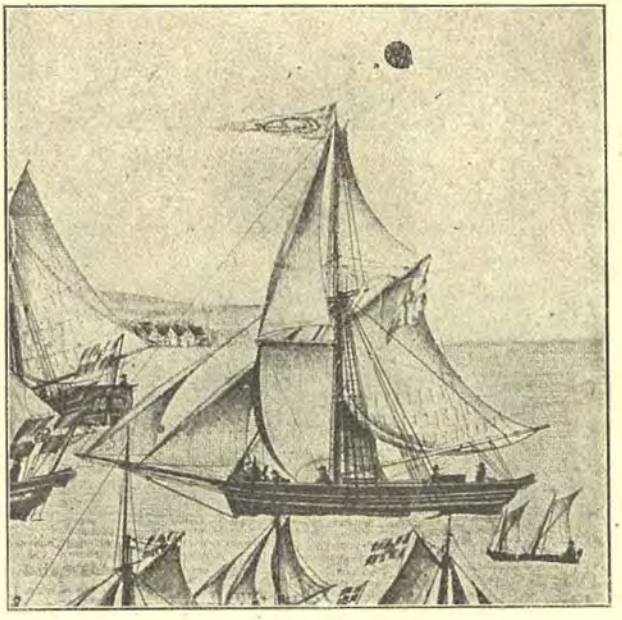
Paa lignende Maade gik det Jørgen Hansen, om hvis Oplevelser man endnu bl. a. fortæller følgende. Ved Begyndelsen af Krigen var han paa Vej til Kønigsberg for at købe Korn, men blev standset af Englænderne ved Hou paa Nordspidsen af Langeland. De tilbød ham, at han maatte beholde Jagten, hvis han vilde sejle for dem. Han spurgte, hvor længe det vilde vare. »Ja, det bliver i dette Aarstal,« svarede de ham. Han gik saa ind paa det, og Folkene blev sat i Land, og der kom Englændere ombord i Stedet. Han havde sine Penge med ombord til at købe Korn for og spekulerede nu paa, hvordan han skulde faa dem i Land. En Dag, da de laa til Ankers ved Sprogø, blæste det op til Storm, hvorfor de maatte kappe Ankeret og gaa over efter Korsør. Her fik han

*) Naar der i Marstal Kirkebog siges: »Palmesøndag 10. April 1808 blev formedelst Fjendens voldsomme Anfald paa Flækken ingen Gudstjeneste; Dagen tilforn prøvede han paa at ville opbrænde Fartøjerne, men det lykkedes ham ikke; den Højeste afvendte Faren,« kan der kun sigtes til Affæren Lørdag den 9. April og ikke til et nyt Angreb den 10. April.

Lov til at gaa i Land med noget Vasketøj. Han fik Pengene med i Sækken og gik op til Borgmesteren og bad ham om at gemme dem. Efter at syv Uger var gaaet, gav Englænderne ham Tilladelse til at sejle hjem og gav ham Fribrev med, at ingen engelske Skibe maatte tage ham, inden han kom hjem. De laa den Gang ved Romsø ved Kerteminde. I Rudkøbing var han saa uforsigtig at vise Brevet til Tolderen, hvorfor han nær var kommet galt af Sted. Han maatte rejse til Kongen for at slippe for videre Tiltale. Det følgende Aar blev han attter taget af Englænderne i Hanøbugten ved Sølvesborg, og denne Gang borede de Jagten i Sænk. Han og de øvrige blev sat i Land i Sølvesborg, hvor de købte en Baad og sejlede til København. Herfra tog de Skibslejlighed til Marstal.

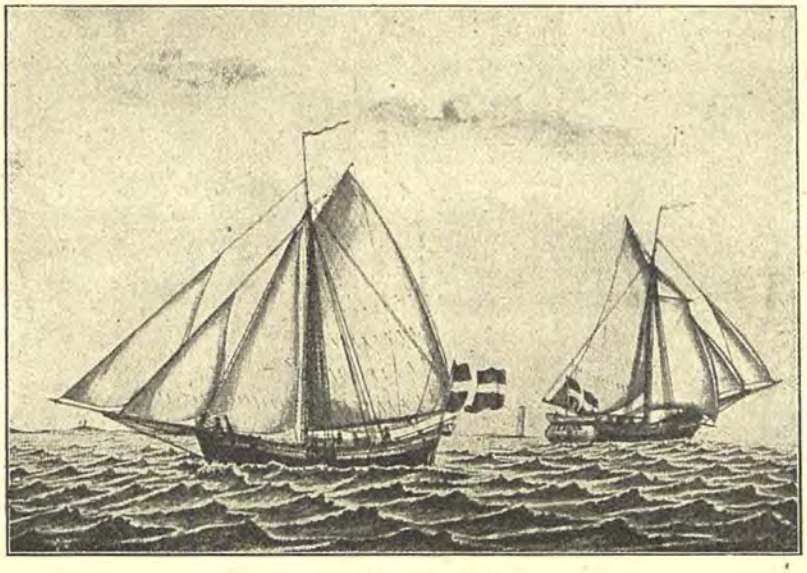
Ogsaa Franskmændene, der 1810 havde besat store Dele af Nordtyskland for at gennemføre Fastlandsspærringen og snart beherskede alle de tyske Havne, lagde Hindringer i Vejen for Skibsfarten, idet Napoleon skønt Forbundsfælle nødig saa anden Søfart og Handel end den franske trives. Især 1810 og 11 laa franske Kapere og kaprede løs i Østersøen uden Hensyn til Skibenes Nationalitet. I hvert Fald eet Marstallerskib vides at være blevet opbragt af en fransk Kaper i 1810 under Paaskud af, at det ikke havde noget certificat d'origine paa Ladningen.

Meget mere end de enkelte Opbringelser betød dog for Byen som Helhed de usikre Forhold for Handel og Skibsfart overhovedet. »De største Skibe kunde ikke mere befare Østersøen og sejle paa Norge« — siger Landfoged Carstens i en Skrivelse fra 1813 — »de blev derfor rolig liggende i Vinterhavn. Fuldt sa ilde var de smaa

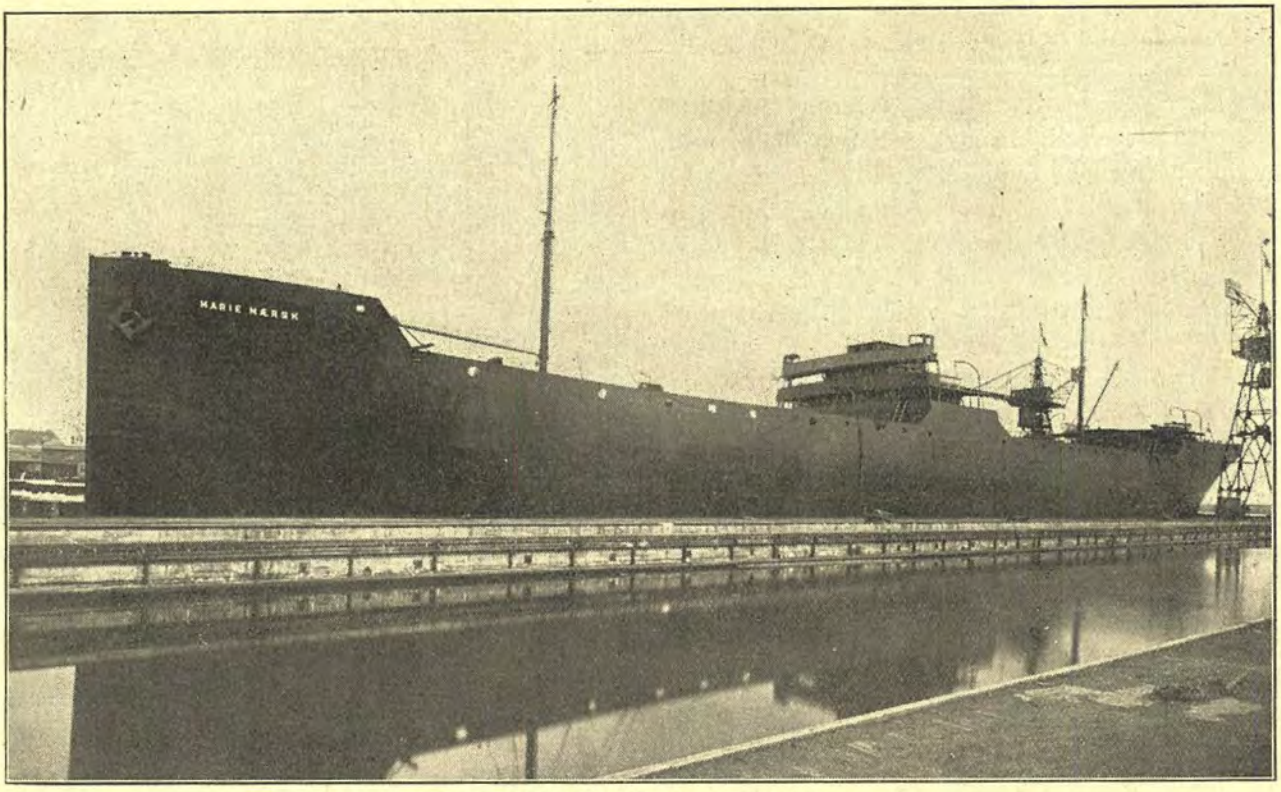


Gammel *Slup*.

ikke faren, men heller ikke for dem var der Haab om den sædvanlige Vinding.« Han fortæller ogsaa, at der var nogle, der ved Krigens Udbrud solgte deres store Skibe for danske Seddelpenge, som de rolig lod ligge i Haab om bedre Tider. Krigsaarene blev da i det hele en særdeles død Tid for Skibsfarten, selv om man lejlighedsvis som altid under saadanne Forhold har kunnet gøre gode Forretninger paa Grund af de hurtigt stigende Priser. Østersøhandelen og Farten paa Norge gik som nævnt i det væsentlige i Staa; mens der endnu i 1807 havde været 57 Marstallerskibe i Rostock og lastet Korn, var der i 1809 kun 9 og 1810 kun 2; derimod var der flere Skibe i Lübeck og lastede Salt til Hertugdømmerne. Et stærkt Vidnesbyrd om Søfartens Tilbagegang under Krigen er det, at mens Toldindtægterne i Marstal, der hovedsagelig bestod i Lastepenge, som betaltes, hver Gang et Skib gik ind i Havnen, i 1807 beløb sig til over 1500 Rdl., var de i 1810 kun 585 Rdl. og 1811 kun 360 Rdl. Skibsflaaden, der der i 1807 havde naaet et Højdepunkt med 149 Skibe med ialt 1660 Lst., svandt stærkt under Krigen, og 1815 var der kun 132 Skibe med 1168 Læster hjemmehørende ved Toldstedet. Mest var det gaaet ud over de større Skibe. Mens der 1807 var 61 Fartøjer paa 10 Lst. og derover med ialt 1013½ Lst., var der 1815 kun 45 Skibe af den nævnte Størrelse med 740 Lst.



Typer paa gamle Jagter.




M/S MARIE MÆRSK efter Søsætningen.

# A. P. Møllers nye M/S MARIE MÆRSK

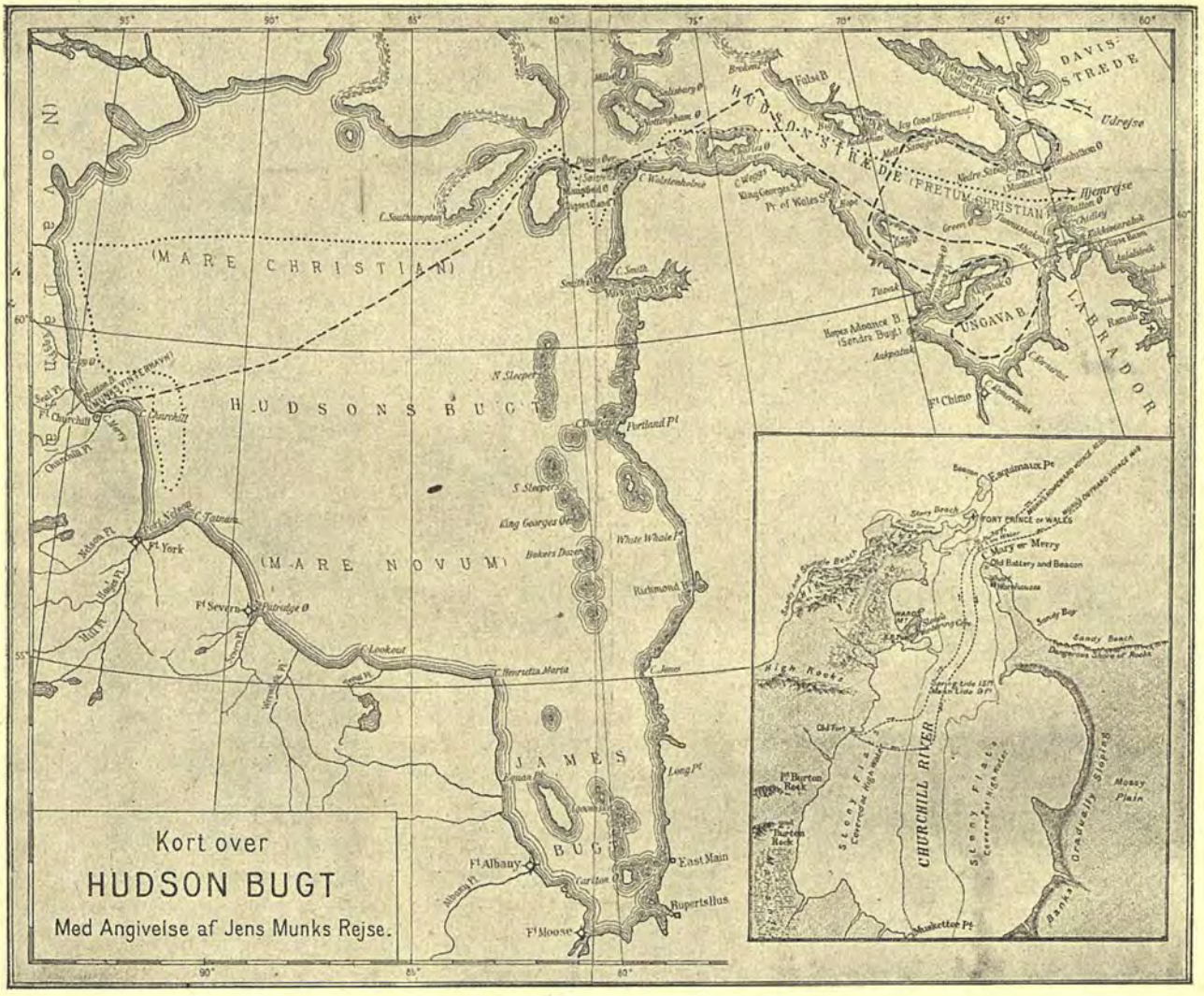
Burmeister & Wains Nybygning Nr. 187, *M/S »Marie Mærsk«*, er bygget til *Dampskibsselskabet Svendborg A/S*, og *Dampskibsselskabet af 1912 A/S;* korresponderende Reder for begge Selskaber er Hr. *A. P. Møller*, her.

*»Marie Mærsk«* er et Tankmotorskib, bygget til British Lloyds Klasse 100 A.1.x., og har følgende Hoveddimensioner: 466'0" × 61'6" × 36'3" og laster ca. 12,250 Tons Dødvægt.

Skibet vil blive forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type, tilsammen i Stand til at udvikle ca. 3,500 I.H.K.

Skibet blev døbt af Rederens Datter, Frk. Sally Anne Møller, og Repræsentanter for saavel Rederen som for Værftet overværede Søsætningen, som var i alle Maader vellykket.

De Indbudte ved Søsætningen. I Midten Skibsreder *A. P. Møller*.




# Jens Munks Seiglads oc Reyse

## paa den Nordvestlige Passagie.

### I Sommer for 300 Aar siden døde Jens Munk.

Den store Tragedie oppe i Ishavet, hvor flere Nationers udsendte Ekspeditioner sætter Livet ind som Indsats i Forsøget paa at redde den forulykkede Nordpolsekspedition, der under *Nobiles* Ledelse fristede saa krank en Skæbne, lader uvilkaarligt Tanken gaa tilbage i Tiden. Det er ikke alene Mindet om vore Dages Forsøg paa at trænge frem i arktiske og antarktiske Egne, som trænger paa, ogsaa Historiens Meldinger om tidligere Togter vil være med i Sammenligningen.

Et af disse er det danske Togt for at finde Vejen til Nordvest Passagen til Indien 1619, et Togt, der ligesom Togter nu er i Pagt med Tidens Krav og Teknik. Englænderne havde gjort adskillige Forsøg paa at finde Søvejen Nord om Amerika, blandt disse var *Hudsons* Togt med *Discovery* det interessanteste og tillige det sørgeligste, dels fordi man ved hans Opdagelse af Hudsonbugten troede at have fundet Søvejen, og dels fordi *Hudson* selv satte Livet til. Allerede 1613 havde Hollænderen, Kartografen *Hessel Gerritszoon,* kunnet udgive en Beskrivelse af Rejsen tilligemed forklarende Kort, og herigennem vaktes ogsaa herhjemme Interesse for Tanken. Danmark var jo en anseelig Sømagt med Kolonier i Østen, intet Under, at Kong *Frederik II* lagde særlig Vægt paa Udrustningen af en Flaade til dette Formaal, og dertil blev han i høj Grad tilskyndet af *Jens Munk,* »der til denne Seilads och Reise selv havde givet Anslag og Ansøgning gjort«.

*Jens Munk* var Søn af Erik Munk til Hjørne

i Halland, en tapper Kriger, der ved Kongens Gunst var bleven ophøjet i Adelsstanden og faaet betydelige Forleninger i Norge, men siden forspildt sine Chancer, saa Kongen ikke alene havde maattet fratage ham hans Godser men ogsaa sætte ham i Fængsel paa Dragsholm, hvor han senere døde, inden der var falden Dom i Sagen.

Jens Munk var dengang to Aar og kom i Huset hos en Faster i Aalborg, men tog som tolv Aars Dreng Hyre med en frisisk Skipper og foer siden til Søs, hvor han døjede meget Ondt.

Modgangen hærdede ham, og tvang ham til Kendskab af lidt af hvert, saaledes at han i en moden Alder ikke alene forstod sig paa at behandle Mennesker, men var en dygtig Købmand og Sømand. I Aaret 1610 traadte han i dansk Tjeneste, og Kong Christian havde netop Brug for en saadan Mand, der aldrig skaanede sig selv, men baade i Krig og Fred røgtede de ham betroede Hverv paa det bedste.

Den 20. Februar 1618 fik han af Kongen Befaling til at gøre tre Skibe af den ostindiske Flaade klar, og det var Meningen han skulde træde i Kompagniets Tjeneste. Uoverensstemmelser forhindrede dette, og med Kongens Samtykke trak han sig tilbage, samtidig med, at han indgav sit Forslag til at gaa paa Togt for at finde Nordvest-Passagen. Dette Forslag greb Kongen med Begærlighed saa meget mere som Munk tidligere havde foretaget Opdagelsesrejser mod Nord-Øst, skønt han med Hensyn til Egnene mod Nord-Vest intet Kendskab havde. Ganske vist havde Englænderne efter Hudsons Rejse sendt flere Ekspeditioner af Sted, og Munk har uden Tvivl søgt Oplysninger om disses Resultater, ligesom Kongen ved Forhandlinger med det *moskovitiske Kompagni* i England erhvervede to engelske Styrmænd, der nu skulde gøre Tjeneste som Kendtmænd og Navigatører.

Den 11. Marts 1619 skriver Kongen i sin Dagbog: »Forstrækkede jeg William Gordon med 200 Dlr.«. Denne *William Gordon* fulgte senere Jens Munk paa hans Togt og var en erfaren og dygtig Sømand, der dog, saa vidt vides, helleraldrig havde været mod Nord-Vest. Han fik nu Bestalling som Styrmand paa den danske Flaade med en aarlig Løn af 50 Rdl, og, hedder det videre: Saafremt fornævnte Willumb Gourdon den Passage, som wi kannem naadigst befollendis worden at opsøge, med Gudtz Allmæchtichstis Hiellp och Ledsagelse kand finde, haffer wi naadigst bewilliget hannem til Recompence, at skulle have tho Thusind Rixdaler.«

I samme Øjemed antog Kongen en anden engelsk Styrmand, *John Watson*, begge omkom forøvrigt under Overvintringen i Amerika. Watson havde tjent i »The Company of Merchants of London« og været ved Hudson Bugten helt inde ved dennes sydlige Bund og overvintret dér ved Port Nelson.

Alt tyder paa, at Jens Munks Rejseinstrukser, som desværre er gaaet tabt, netop har været præget af de Oplysninger, Kompagniet her havde indhentet, og man har nu i alt væsentligt kun Jens Munks egne Optegnelser at henholde sig til. De blev under Titlen »Navigatio Septentrionalis« udgivet 1624 og viser, hvor skarp en Iagttagelsesevne og praktisk Dygtighed Munk har været i Besiddelse af.

*Afrejsen.*

Det var en skøn Pinemorgen 16. Maj 1619, at Flaaden bestaaende af *Enhjørningen* og Jagten *Lamprenen* gik under Sejl. Besætningen var paa 64 Mand. Desværre viste det sig, at *Lamprenen*, antagelig takket være Tømmermændenes Skødesløshed, straks var sprungen Læk, saa at Munk maatte løbe ind til *Karmsund* for at reparere. Da to Mand af Besætningen allerede var døde, hyredes tre i deres Sted, tre unge Nordmænd, og den 30. Maj fortsattes Rejsen Nord om Shetlandsøerne, V.N.V. til Grønlands Sydspids, hvor store Ismasser atter tvang Skibene mod Syd. Den 30. Juni rundedes Kap Farvel og man stod ind i Davisstrædet styrende mod Nordvest og fik 8. Juli Amerika i Sigte.

Meningen var nu at staa ind i Hudsonbugten, som man troede førte videre vest over, men ved en Fejltagelse kom man først ind i *Frobishers* Bugt. Endelig ved at holde langs Kysten fandt man ind i Bugten. Dette Farvand (hos Munk kaldet *Fretum Christian*) har et mægtigt Tidevand og er opfyldt af store Ismasser, hvad Munk i høj Grad fik at mærke, idet Isen »støtte et stort Knæ til den ene Side paa Skibet, som sad under Penen af Gallionen, oc war met sex store Jernbolte tillslaget.« Forgæves søgte Tømmermændede at rette Skaden, saa drejede Munk Skibet og lod den krogede Side vende mod Isen, saaledes at denne selv rettede ud, hvad den havde bøjet.

Under store Farer og Besværligheder var man naaet langs Sydkysten af den Halvø, som adskiller Foobisher Bugten fra Hudsonstrædet til omtrent *North Bay* (hos Munk *Haresund*), og her troede den engelske Styrmand, man var kommen Strædet igennem og styrede saa mod Syd, hvad der tvang Ekspeditionen til en lang Omvej ind i *Ungawa Bugten*. Den 20. August var man naaet

Efter et gammelt Træsnit.

til *Charles Island*, om de forfærdelige Strømforhold her skriver Munk: »Her skal mand tage sig ware, at man icke kommer disse Lande, oc Iissuer (Isøer) for nær, aff Aarsag, at baade den haarde Strøm af Freto Christian, oc den af Nove mari (Hudsonbugten) møde huer andre sammesteds, hvorfor der altid falder megen Raffling (Slingring) aff den store Strøm, der gaar, oc gemeinlig driffeur der tilmed megen Iis udi samme Strøm, som hverken kan komme hid leller did, thi huad som en tid driffuer bort, det kommer igen med en anden tid.«

Skibene gik nu Nord om *Diges* Øerne og den store *Mansfield Ø* ude i Hudson Bugten. Kursen sattes derpaa Sudvest til Syden oc Sydvest, hvorefter man ved Udløbet af tredie Etmaal fik Kending af Bugten Vestkyst (hos Munk *Nova Dania)*.

Efter at være kommen ud i Bugtens rum Sø har Munk efter sin Instruks sendt Jagten mod Nord, »hvor der mentis at skulle værit et oben Gab, oc var dog intet«. Hæftig Storm og andet Uvejr havde nær hindret Skibene i at finde hinanden, *Enhjørningen* var i Mellemtiden gaaet ind i *Churchills* Munding (hos Munk Vinterhavn) og tændt Signalblus. Et Par Dage efter stødte Jagten til, og Flaaden laa nu paa et Punkt, der i nordlig Bredde svarede til Skotlands.

### *Et arktisk Helvede.*

Havde Munk anet, hvilket Helvede han var kommen ind i, havde han nok skiftet Kvarter, men Breddegraden var ikke foruroligende. Det haarde vinteragtige Vejr, tiltagende Sygelighed og Udmattelse hos Mandskabet, havde gjort en Overvintring ønskelig, men endskønt han var klar over, at Isgang og Storm paa dette Sted kunde være af skæbnesvanger Betydning, fandtes intet bedre trods det, at man udsendte flere Baadekspeditioner for at finde en bedre Overvintringsplads. Flodmundingen var et stort Stykke op kantet af brede Stenflak, og bag et saadant, 900 Favne bredt, bragtes Skibene ved Flodtid ind til venstre Flodbred og fortøjedes. Ved Hjælp af Grene støttedes Skibene saa godt, man formaaede, ligesom *Enhjørningen* bogstavelig talt blev gra-

vet halvvejs ned i Sandet. Alligevel var Stillingen faretruende, indtil Isen bandt Vandene.

Kysten paa dette Sted var i hine Tider sumpet og kantet med dybe Skove, hvor et rigt Dyreliv udfoldede sig. I Moserne fandtes rigelige Mængder af Bær, som havde en overordentlig gavnlig Indflydelse paa Sundhedstilstanden ombord, hvor Skørbugen allerede havde gjort sig gældende. De Syge blev sat i Land og fik Motion ved at samle Bær og Ved og ligeledes ved Jagt.

Indtil Nytaar 1620 var Sundhedstilstanden forholdsvis god. Mandskabet var samlet paa *Enhjørningen,* hvor der indrettedes stadigt brændende Ildsteder. Dette kunde nok tiltrænges, da Temperaturen ofte sank til under 40° Selsius. En Del af Godset førtes i Land og anbragtes i to Træbygninger, hvor Folkene, som de var vant til det i Norge, kunde »ligge for Glug« og skyde det forbipasserende Vildt.

*Stillingen forværres.*

Men ind i Januar, da Vinteren for Alvor tog fat, og det var umuligt at færdes udendørs, begyndte Tragedien. Den ene efter den anden af Folkene døde af Kulde, tilsidst maatte man lade Ligene ligge ubegravet i Skibet, hvor en pestagtig Stank næsten gjorde Opholdet umuligt.

Og dog var Forholdet mellem Munk og hans Folk det bedste. Selv tog han egenhændig Del i alt og saalænge, han var i Stand dertil, plejede han sine syge Kammerater. Hans knappe Dagbogsoptegnelser bærer Vidne om hans Sorg over de andres Lidelser:

»Den 10. Aprilis døde Ehrlich oc Velbiurdig Mand, Mauritz Stygge, min Lutenant, som haffde længe ligget siug, oc tog ieg aff mine egne Linklæder oc svøbte hans Liig udi, det bedste ieg kunde, oc var det met stor Nød at ieg kunde faa en Liigkiiste gjort til hannem.«

En Maaneds Tid efter, da kun nogle faa og helt nedbrudte af Skaren var i Live: »døde Erich Hansen Li, som den gandske hele Rejse haffde været meget flittig oc tiennistactig, oc icke fortørnet det ringeste Menniske eller fortient nogen Straff. Oc haffde da graffuet saa mange Graffue til de andre, oc var nu ingen som kunde hielpe hannem til Jorden, men maatte ligge ubegraffuen.«

*Frelsen.*

Omsider opgav ogsaa denne stærke Mand Haa-

---

*Burmeister & Wain køber Jacob Holms Plads. — Selskabet sikrer sig Ejendommene Strandgade 1 og 4 med fremtidige Udvidelser for Øje. — En Million-Ejendomshandel paa Christianshavn.*

Aktieselskabet Burmeister & Wain har i disse Dage købt Ejendommen Strandgade 1 og 4 af Handelshuset *Jacob Holm & Sønner.* Det købte Grundareal — den saakaldte *Jacob Holms Plads* — støder op til Burmeister & Wains Maskinfabrik paa Christianshavn, og B. & W. opnaar herved at have til sin Raadighed et samlet Areal, der strækker sig fra Overgaden neden Vandet, hvor Hovedkontoret ligger i Nr. 9, tværs over Wildersgade og Strandgade og helt ned til Vandet.

At det drejer sig om en meget betydelig Udvidelse, viser Størrelsen af det erhvervede Areal. De to købte Ejendomme maaler 17,400 m² i Landareal og 3300 m² i Vandareal. Til Sammenligning tjener, at Hovedsædet paa Christianshavn er 34,155 m² og Strandgadeværftet (tidligere Flydedokken) 12,580 m².

Købet af dette store Areal er fra Burmeister & Wains Side en *Disposition paa langt Sigt.* Selskabet har villet sikre sig Udvidelsesmuligheder ud i Fremtiden, og Muligheden herfor har nu været til Stede. En mindre Del af Arealet vil dog straks blive taget i Brug, men i øvrigt vil de Lejemaal, der er løbende, fortsættes uforandret.

Af de to Ejendomme er Strandgade Nr. 1 den værdifuldeste; den er vurderet til en Ejendomsskyld af over 1 Mill. Kr. Strandgade Nr. 4, hvor Jacob Holm & Sønner har til Huse, er fredet i Klasse B. Tilsammen udgør Ejendomsskyldvurderingen for de to Ejendomme nær ved 1,5 Mill. Kr., og efter hvad vi erfarer, ligger Købesummen en Del højere.

Da det gamle Firma Jacob Holm & Sønner for fem Aar siden overdrog Olie- og Tovværkfabrikationen til et særligt Aktieselskab, beholdt det bl. a. sine tre Ejendomme i Strandgade. Af disse er nu de to afhændet og dermed den Plads, som bærer Stifterens Navn.

I Begyndelsen af forrige Aarhundrede drev *Jacob Holm* foruden flere Virksomheder ude paa Amager en Sejldugsfabrik i Dronningensgade, et Sæbesyderi i Strandgade og en Stivelsesfabrik i Prinsessegade. Hertil føjedes senere Skibsværfter og en omfattende Rederivirksomhed, og omkring Midten af 40'erne raadede Jacob Holm over Wilders Plads, Appelbyes Plads, Asiatisk Kompagnis Plads og Larsens Plads.

VIKINGEN har, som vore Læsere vil erindre, tidligere bragt Firmaets Historie.

*Skibssalg.*

Skibsfører, Kaptajn H. P. Hoeck i Egernsund har solgt sit Skib, Motorgaleasen »Henny«, til Skibsfører, Kaptajn Anton Mortensen i Fruens Bøge ved Odense.

»Henny«, der er paa 110 Lastetons, er bygget af Staal af Germaniaværftet i Kiel i 1921.

*Indkøbt Damper.*

Skibsfører, Kaptajn Hans Peter Hansen i Søby har fra Udlandet indkøbt et Dampskib, »Freya«, paa 94 Brutto-Tons.

Overtagelsen har fundet Sted.

bet og beredte sig til Døden. Og dog skulde det ikke være saaledes. Det var nu bleven Sommer, og i Midten af Juni gik Isen bort. Ved Hjælp af et Flyndergarn lykkedes det Munk og de eneste to af Besætningen, som endnu var i Live, at fange nogle store Ørreder, som man kogte og drak Vin til. Det lykkedes nu hver Dag at skaffe fersk Fisk og Vildt, hvilket gav nye Kræfter og Haab om at slippe bort fra dette Helvede.

»Udi Jesus Naffn,« skriver han den 25. Juni, »efter Bøn oc paakaldelse til Gud om Lykke oc gode Raad fanget wi an at ville legge *Lamprenen* til *Enhjørningen* oc gjorde oss Segel færdige, det flittigste wi kunde«.

Iimidlertid havde Vinterisen sat *Lamprenen* saa højt op paa Land, at man maatte udlosse alt Godset, før man ved Hjælp af Højvandet fik fortøjet Jagten ved *Enhjørningen*. Her ombord var ikke til at være for Stank, og et forfærdeligt Arbejde forestod nu med at kaste de afsjælede Legemer overbord.

*Ved Pumperne Dag og Nat.*

At *Enhjørningen* foreløbig maatte opgives, stod dem klart, det gjalt nu om at faa saa meget af det kongelige Gods og Fødevarer som muligt over i *Lamprenen*. Endelig den 26. Juli gik de tre Mænd under Sejl i den utætte Jagt, og straks ude i Bugten mødte man store Mængder af Drivis. Ved at styre langs Bugtens Vestkyst Nova Dania, Nye Danmark, slap man fri af Isen og kunde lægge Kursen over mod Strædet, som man naaede den 14. August. Her overfaldtes de af mægtige Storme, saa Pumpen uafladelig maatte holdes gaaende.

Den 20. September fik man Norge i Sigte og kom næste Dag i Havn »Synden for Allen (Alden) met en fliffuendis Storm og ubekiendt.«

Den store Fjord, han var naaet ind til, er Dalfjorden Nord for Sognefjord. Kun et halvt Anker havde han og ingen Baad til at føre en Trosse i Land. Med en Musket maatte han tvinge en forbiroende Bonde til at føre Trossen i Land, og næste Morgen sejlede han med Baaden til Sundfjord, hvor han forlangte Kongens Foged til at skaffe fersk Fetalje og Folk til at sejle Skuden til Bergen.

Saa bedrøveligt endte denne Ekspedition, og de stakkels Mennesker græd af Glæde, da de endelig følte fast Grund under Fødderne. Togtet havde ikke bragt Udbytte, kun Ulykke.

Men Hjemfarten med den utætte Skude var

---

*Et Forsøgsfartøj til Fiskerne? — Dansk Fiskeriforenings Formand mener, at Staten nok kunde støtte Fiskeriet lidt mere. — En Nyopfindelse for Fiskerne.*

Fisker I. M. Jacobsen, Frederikshavn, slaar i »Fiskeskipperen« til Lyd for, at der i Lighed med Landbrugets Forsøgsgaarde anskaffes et Forsøgsfartøj til Fiskeriet. Her kunde Fiskerne faa de sidste nye Fiskemetoder afprøvet paa en saa grundig Maade, at Resultaterne kom frem. Statens Omkostninger hertil anslaar han til ca. 100,000 Kr.

Formanden for Dansk Fiskeriforening, Landstingsmand Jensen, finder, at Idéen er god nok, især hvis det drejer sig om Fangsten af Stimefisk, saaledes som f. Eks. Svenskerne driver deres Fiskeri. Som dansk Fiskeri ligger for Øjeblikket med Bundfiskeri, vil et saadant Skib ikke være af saa stor Betydning, idet Fiskerne efterhaanden faar et stort Kendskab til Fiskenes Tilholdspladser og til Havets Bundforhold, saa her behøves ingen Vejledning.

Derimod vilde et Forsøgsfartøj være af stor Betydning for at faa afprøvet nye Forsøgsmetoder. Her har Staten, synes jeg — udtaler Landstingsmanden — været noget karrig hidtil. Jeg kan f. Eks. fortælle Dem, at en Esbjerg-Fisker har opfundet en Kombination af Snurrevod og Trawl. Med denne Kombination kan Fiskerne f. Eks. blive Herre over Dybden, det vil sige: de kan faa deres Fiskenet anbragt i netop den Dybde, som de ønsker det. Fiskeren har afprøvet Opfindelsen paa et Fiskefartøj, men disse Forsøg er jo ret kostbare. Staten havde lovet ham at foretage Afprøvningen ombord paa et af Statens Fartøjer, men endnu er det ikke blevet til noget. Ved lidt mere Rundhaandethed fra Statens Side med Hensyn til den Slags Forsøg kunde der maaske gives Fiskeriet en god Haandsrækning. Men Penge er jo et vanskeligt Emne for Tiden.

*Dramatisk Sejlads i Flensborg. — Der gik Ild i Baaden, og Passagererne maatte svømme en Time rundt i Vandet. — Skibshundens Død.*

Da Prokurist Aage Hee, Automobilforhandler Bagger, Repræsentant Ernst Jørgensen, Købmand Vald. Petersen og Fabrikant Nielsen, alle af Vordingborg, i den sidstnævntes Baad forleden var paa Vej til Flensborg, eksploderede Motoren i Nærheden af Knudshoved. Baaden antændtes øjeblikkelig af den udstrømmende Benzin, der kom i Brand. De ombordværende sprang i Vandet og blev efter en Times Kamp for Livet, hvor de klamrede sig til Vragstumper og iøvrigt holdt sig oppe ved Redningsbælter, reddet af Fisker Jensen, Gaabense, der bragte dem ind i Masnedsund. Nielsen og Bagger var blevet en Del forbrændt og indlagdes paa Vordingborg Sygehus. De tre andre kunde transporteres til deres Hjem.

Skibshunden druknede efter et meget dramatisk Optrin, idet den søgte at klatre op paa de Svømmende. De maatte slaa Hunden bevidstløs for at blive fri af den, hvorefter den druknede.

en Sømandsbedrift, som vil blive mindet til evige Tider. — —

*Store Muligheder for en Koloni.*

Og trods alt maa Rejsen ikke have været gjort forgæves, thi Kongen besluttede allerede i 1621 paany at sende Munk af Sted til Ny-Danmark. Ikke alene har det sikkert været Ønsket om at kunne redde noget af det kostbare Skyts fra *Enhjørningen*, som har bevæget Kongen til dette Skridt, men ogsaa Ønsket om at grundlægge en Koloni paa denne Kyst, der var saa rig paa Pelsværksdyr. Noget lignende gjorde Englænderne c. 50 Aar senere. Men Munk havde medbragt Prøver af Metaller, som muliggjorde Grubedrift i disse Egne, og hans Indberetning viser, hvor godt han havde brugt sine Øjne selv under de fortvivlede Forhold. Om den paatænkte Ekspedition var kommen i Stand, vilde den sikkert være bleven bedre udrustet end den første, og Resultatet havde sikkert ogsaa været et andet. Naar Planen alligevel strandede, skyldes det ikke alene Munks vaklende Helbred, men vistnok mest den Omstændighed, at det var umuligt at skaffe Folk endskønt »Forbedring paa Besoldningen«.

Munk gensaa aldrig Stedet, der gemte saa triste Minder for ham, men til sin Død 1628 tjente han sin Konge og sit Land tro og tappert.

*Hvad Eskimoerne saa!*

Den sidste franske Guvernør over Egnene ved Hudsonbugten giver en malende Skildring, efter de Indfødtes Beretning, af hvad der skete Aaret efter, at Munk var draget bort.

De Indfødte, der om Sommeren kom ned til Stedet, blev højlig forfærdet ved at finde en Mængde Lig af en Menneskerace, de ikke kendte. De flygtede derfor straks, men vendte senere tilbage og undersøgte Træhusene. Her fandt de en Skat af Metalsager, som de i høj Grad havde Brug for. Men uheldigvis fandtes der ogsaa Krudt, som kom i Brand ved deres Ukendskab til Stoffet. Husene brændte, men i lang Tid var Stedet ivrig besøgt paa Grund af de Metaldele, som kunde findes i Asken. *Enhjørningen* maa paa dette Tidspunkt være knust af Drivisen, men en Del af dens Kanoner fandtes senere af Englænderne.

---

*To tyske Nybygninger. — »Bremen« og »Europa« til Norddeutscher Lloyd.*

I Løbet af et Par Maaneder ventes de to store Passagerskibe, som Norddeutscher Lloyd har under Bygning i Hamborg og Bremen, at kunne løbe af Stabelen, og næste Foraar skal de sættes ind paa Ruten Hamborg—New York.

De to Kæmpedampere bliver paa 46,000 brutto Registertons (næsten 4 Gange saa store som »Frederik VIII»), og det skal blive de hurtigste Passagerskibe, der er bygget siden Krigen. Alt er sat ind paa at gøre dem saa sikre og komfortable som muligt. Inddelingen i vandtætte Rum er f. Eks. ordnet saaledes, at selv om 4 af Rummene skulde fyldes, vil Skibet alligevel holde sig flydende. Redningsbaadene er forsynet med Motor. Med Hensyn til Klasseinddelingen gaar man mærkeligt nok imod den Tendens, der ellers gør sig gældende hos alle andre Nationer, hvor man mere og mere gaar over fra tre til to Klasser. De nye Skibe faar fire Klasser, af hvilke de to bedste selvfølgelig bliver udstyret med al den Luksus og Bekvemmelighed, Kunstnere og Teknikere i Forening kan frembringe. Sportssal og Svømmehal vil forefindes, og desuden en fuldt moderne udstyret Anstalt for medicinske Bade.

Om Bord vil blive indrettet en stor Resauration, hvor man kan spise efter Ønske, og, om man vil, undgaa at deltage i de store og kostbare Maaltider, som ellers bydes om Bord. Pasageresr, som ønsker at spise paa denne Maade, faar et vist Afslag i Prisen.

»Bremen« og »Europa« ventes at ville gøre en Gennemsnitsfart af 27 Knob over Atlanterhavet, hvilket skulde gøre dem til de hurtigste Pasagesrskibe, der for Tiden pløjer Havene. Kapløbet mellem England og Tyskland om Rekorden over Atlanterhavet vil dermed være i fuld Gang igen.

*Tyske Skibes Maal. — Nyder de tyske Skibe en Begunstigelse frem for de danske i Kraft af Forskellen i Maalereglerne??*

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har sendt Handelsministeriet en Skrivelse, i hvilken Ministeriet anmodes om at foretage, hvad der kan gøres, for at »fremmede Skibe ikke ligefrem begunstiges paa de danske Skibes Bekostning«. Dette er efter Foreningens Opfattelse Tilfældet med de tyske Skibe, som i Kraft af det mindre Netto-Maal faar betydelig mindre Udgifter end de danske.

De danske Redere mener, at selv om den tyske Maaleregel paa lovlig Vis vil gøre nogen Forskel, er den Differrence, Praksis udviser, i mange Tilfælde saa grel, at Myndighederne maa have Ret til Eftermaaling. I Skrivelsen er anført en Række Eksempler til Sagens Belysning: Tysk Skonnert, som laster 110 Tons, maaler 39,90 N. R. Tons. Den sælges til Danmark og maaler her 53,15 N. R. I et andet Tilfælde er det tyske Maal 36,91, og da Fartøjet ommaales til dansk, bliver Størrelsen 50 — o. s. v.

En saadan Forskel kan efter de danske Rederes Opfattelse ikke fremkomme paa lovlig Vis. De mener, at den maa skyldes Aarsager, som man maa kunne skride ind imod, f. Eks. at Skibene bliver maalt, før Skotterne bliver sat op, altsaa til de Flader, hvor Skotterne for og agter angives at skulle staa, og at disse saa anbringes længere ud mod Skibets Ender end forudsat. I saadanne Tilfælde, siger Rederne, maa danske Myndigheder kunne idømme Bøder, bl. a. fordi det er Bedrageri mod Havnene.

# DIREKTØR VALDEMARSENS VÆDDEMAAL

*Af Havneassistent HELMER BAASTRUP*

Direktør Valdemarsen var den personificerede Sparsommelighed, ja, onde Tunger paastod endog, at han var en Gnier; men hvad, Folk siger jo saa meget. — Lad os nøjes med at fastslaa, at denne midaldrende Gentleman var en Del paaholdende.

Derfor harmede det ham at se, hvorledes Flertallet af hans Medmennesker omgikkes letsindigen med det jordiske Mammon; en Letsindighed, der efter Direktørens Mening blev mere og mere fremherskende især blandt det unge Danmark og nu havde naaet en hartad utrolig Grad. — Som nu f. Eks. hans Nevø, den unge Fløs, der ikke ejede Salt til et Æg; sad han ikke dér klædt som Landets rigeste Adel. Flot splinterny Jakkesæt med knivskarpe Pressefolder i Benklæderne. Ulasteligt Kravetøj med Slips i nationale Farver, og det snehvide Silkelommetørklæde hængende som et Nødflag ud af Jakkelommen. Fødderne i et Par hypermoderne Sko, og i Haanden en elegant Stok med Sølvknap. Alt i alt repræsenterede Nevøens ydre Glans en Sum, der svarede til omved 700 Daaser Sild i saltet Sauce. Direktør Valdemarsen »gjorde« nemlig i Sild, og det var blevet ham en Vane at omregne alt i de bekendte Valdemarsenske Sild i saltet Sauce til en Pris af 90 Øre pr. Daase (10 Kr. pr. Dusin) med den i sort og gult holdte Devise: Sild er godt, men det skal være Valdemarsens! — Den indre Glans hos hans haabefulde unge Slægtning fandt han det dog ikke Umagen værd at omregne.

Alt dette udviklede han med rivende Tungefærdighed for den unge studiosus juris, indtil han maatte standse for at puste. Direktør Valdemarsen taalte nemlig ikke at tale for meget ad Gangen. Adskillige Frokoste og Middage (for Regning: Dansk-Argentinsk Konserves-Syndikat) havde udviklet hos ham en Fedme med tilhørende Aandenød, der virkede stærkt hæmmende paa hans legemlige Vitalitet.

Efter endt Pusterum tog han imidlertid fat paany og arbejdede sig efterhaanden op til det Punkt af Extase, hvor man sædvanligvis understreger sine Ord med smaa rappe Dunk i Bordpladen, og Direktør Valdemarsen dannede her ingen Undtagelse fra Regelen.

Naa, nu skal det indrømmes, at Direktøren havde en vis Grund til at føle sig brøstholden over den unge Mands Mangel paa økonomisk Sans. Nevøen havde nemlig med forbløffende Frejlighed anmodet Onkelen om et ubetydeligt Laan paa 1000 gode danske Kroner og saaledes gjort denne til Med-Aktør i det gamle og evigunge Drama: Laansøger kontra Kapitalist — og et saadant Tilfælde kan ofte virke stærkt hidsende paa Forargelsen.

Nevøen følte sig paa sin Side — underligt nok — ikke opbygget af Onkelens lange og velmente Formaningstale, ejheller egentlig nedbøjet, men følte sig dog foranlediget til i den elskværdigste Tone af Verden at nedsætte sin Anmodning om Laan med 50 pCt. En Bagatel af 500 skallede Kroner skulde vel ikke være for meget for hans pengestærke Onkel, hvis Formue den unge Mand tit i en Vision havde set symboliseret ved en saltet Sild paa Højkant efterfulgt af seks gule og sorte Nuller.

Efter at have gjort denne betydelige Indrømmelse lænede den unge Mand sig med en Mine som en Martyr tilbage i Stolen og afventede med et blidt resigneret Smil Begivenhedernes videre Udvikling.

Nu skulde man jo antage, at Onkelens Fortørnelse logisk vilde dale med 50 pCt. Men der findes her i Verden — hvor underligt det end lyder — Skabninger, der ikke er modtagelige for Logik, og som endog lader haant om en venligt udstrakt Haand. Og til denne Kategori maa Direktør Valdemarsen formodes at høre; thi næppe havde han opfattet Nevøens ædelmodige Tilbud, før han med en Adræthed, man ikke skulde have tiltroet denne aldrende Skatteborger, for op af Stolen og kaldte Himmelen samt andre knapt saa anstændige Institutioner til Vidne paa, at han, Direktør Jens Ørnholm Valdemarsen, ikke agtede at overlade den unge Døgenigt af en Student en eneste Hvid, om saa denne brugte alle mulige Kunster og Kneb for at fralokke Onkelen en Del af hans surt erhvervede Sparèskillinger. — Saa indtraadte allerede det næste Pusterum ifølge den gamle Naturlov, der siger, at hvad man vinder i Kraft, taber man i Tid; og Direktøren sank udmattet tilbage i Sædet.

Nu vilde vel en anden knap saa haardhudet ung Mand med stigende Nedslaaethed have forstaaet, at Slaget var tabt og med sammenbidte Tænder mumlet nogle respektløse Ord som: Pengepuger, gamle Skattesnyder og lignende; derefter revet Døren op mod den udenfor lyttende Husholderske, snappet en tilfældig Hat fra Knagerækken og styrtet ud i den skumrende Dag for tilsidst med en ulidelig Følelse af at være Genstand for al Verdens Ondskab at synke hulkende ned paa en Bænk i det nærmeste Lystanlæg.

Men en saadan Mand var Juristen ikke — tværtimod. Langt fra at føle sig slaaet opildnedes han af det bratte Afslag end mere til Daad og følte de Jagtinstinkter, der ligger gemt paa Bunden af ethvert Menneske af den maskuline Gruppe, vaagne. Den unge vordende Advokat vidste nemlig fra de Jagtromaner, han støt og utrætteligt havde studeret i Undervisningstimerne, at det kun gjaldt om at jage Storvildtet, hvortil hans Onkel maatte antages at høre, træt, hvorefter den dræbende Kugle med størst Virkning kunde affyres. Og netop nu skønnede han, at dette psykologiske Øjeblik var indtruffet, hvorfor han lagde an og udskød det dræbende Projektil — alias

de gaadefulde Ord: »I en eller anden Forklædning kunde jeg sagtens lokke nogle Penge fra Dig, hvis jeg gad.«

Ja, det sagde han virkelig, den unge Mand. En uhildet og nøgtern Læser vil sikkert gribe sig til Hovedet og tænke, at den unge finttænkende Mands sarte og letbevægelige Sind havde lidt saa meget under Onkelens uforstaaelige Vrandvilje, at Sindets Indehaver var blevet uhelbredelig Idiot. Dette var imidlertid ikke Tilfældet. Den unge Minerva-Søn var i det afgørende Øjeblik næsten overnaturlig normal og havde med velberaad Hu udslynget de ovennævnte bevingede Ord, og en hektisk Rødme paa Onkelens Kinder røbede, at Skuddet havde ramt. Sagen var nemlig den, at Direktør Valdemarsen foruden sin noksom bekendte Gerrig . . . — eller hvad jeg vilde sige — Paaholdenhed, havde endnu een Passion, der dog mere gik i den opdagende Retning. Direktør Valdemarsen troede nemlig, at han var sin Tids største Opdagergeni, det nye Aarhundredes Sherlock Holmes i ny og forbedret Udgave. Rigtignok havde han endnu ikke været i Stand til at bevise denne sin Færdighed i Tyvefangerfaget, men det kriminelle Fag rummede jo ikke nu saa store Muligheder som i hans Kaldsfællers Tid, men havde Troen, og denne kan jo — som bekendt — flytte Bjerge.

Nevøens Udtalelse var en direkte Underkendelse af den hellige Ild, der flammede i Direktør Valdemarsens svulmende Barm, og han maatte tage til Genmæle. Med en Værdighed, der vilde have imponeret selv mellemstore Indianerhøvdinge, rejste han sig og forkyndte med en Stemme, der skjalv af utilsløret Foragt, at han med største Fornøejelse vilde vædde 1000 Kroner mod et hvilketsomhelst Beløb paa, at han med Lethed vilde kunne gennemskue enhver, der benyttede sig af den Slags naive og enfoldige Tricks — ikke mindst Nevøen, det største Fæ, der var født i Familien i de sidste seks Generationer.

Desværre maa jeg med smertelig Beklagelse indrømme, at Nevøen ikke gjorde noget for at udglatte den tilspidsede Situation. Med forbløffende Resolut-hed gik han ind paa Onkelens Væddemaal, og i Løbet af faa Minutter var den besynderlige Overenskomst kommet i Stand. Onkelen forpligtede sig til i to Døgn ikke at udbetale nogetsomhelst Beløb til sin unge Frænde, i hvilken Skikkelse denne end formummede sig. Gjorde han dette, vilde han være 1000 Kroner fattigere til Fordel for den unge Jurist, der paa sin Side — i Mangel af liquid Kapital — satte det berømte Jubilæums-Frimærke fra Republikken Mumbo-Mumbo imod, og derefter skiltes de tvende Kontrahenter med en høflig men kold Hilsen for at gaa hver til sit. Onkelen for at finde en Plads i sin udsøgte Samling til det celebre Frimærke, og Nevøen for at formøble en Del af de 1000 Kroner.

Den næste Morgen vaagnede Direktør Valdemarsen med et Smil om Munden. Han havde i Nattens Løb spekuleret en Del over det foreliggende Tilfælde og fundet en lige saa simpel som genial Løsning af Problemet. Han kunde jo blot lade være at udbetale nogetsomhelst Beløb til nogensomhelst Person i de famøse to Døgn. — Latterligt, at dette ikke straks var faldet ham ind. Denne Opdagelse havde sat ham i fortræffeligt Humør, og da de meteorologiske Forhold var endog yderst tiltalende, følte Direktøren sig udmærket tilpas. Han tændte sig en ekstra-god Cigar af det kendte Firma Madsen & Madsen's tredie Sortering og slentrede ud i den unge Dag. Solen straalede fra en skyfri Himmel ned paa de varme Hustage, kyssede Havernes skønne Blomster og blinkede og glitrede i det store Havs rolige blaa Flade. Direktør Valdemarsen elskede Havet, det store dejlige Hav, thi ligesom Havet altid var de Danskes Vej til Ros og Magt, saaledes var de store Vande ogsaa den Kilde, hvoraf Direktør Valdemarsen øste sin Velstand og Anseelse. De mægtige Sildesimer havde paa deres glinsende Rygge baaret ham fra Stodderens Hytte til Rigmandens Palads, og disse Guldfisk skulde trække hans Triumfvogn til Handelsfyrstens Tronstol. Direktør Valdemarsen saa sig selv i Aanden som den store Finansmand omgivet af en Flok Beundrere — mandlige som kvindelige. Mændene vilde føle sig smigret ved at modtage et Raad af ham, Børsens fineste Næse, og Kvinderne — ja, Direktør Valdemarsen vidste jo nok, at han ikke var nogen Adonis, ligesom den Skønhed og Charme, som Ungdommen forlener sine Yndlinge med, jo ogsaa for hans Vedkommende tilhørte en svunden Tid; men man havde jo før set, at Kvinderne foretrak Ridderne i den gyldne Rustning fremfor den fattige Helt. Smuk skulde hun være, hans Hjertes Dronning, høj og statelig, — ikke en af de moderne strygebrædtsflade — nej en ung og frodig Kvinde med Øjne som Diamanter og en Hud som Elfenben. Direktør Valdemarsen sukkede velbehageligt og standsede saa forbløffet; thi dér foran ham stod hun jo, hans Drømmes Heltinde, den skønne Helene, og strakte Haanden forførende ud imod ham. Direktøren skulde netop til at gribe den fremstrakte Haand for at trykke den mod sit bankende Hjerte, da Dejligheden med smægtende Stemme udbrød: »Køb et Mærke, Hr. — kun 10 Øre. Overskuddet tilfalder »Bortrømte Handelslærlinges Enkekasse«, og nu opdagede Direktør Valdemarsen et lille Mærke i rødt og hvidt, der balancerede mellem de yderste Led af »Skønheden«s Fingre. Forvirret stak han Haanden i Lommen for at yde sit Bidrag til det samfundsnyttige Formaal, da han ramtes af et Blik fra den skønne, og han standsede brat. Han havde gjort en Opdagelse. *Skønheden havde Nevøens Øjne.* Tænk, at Knægten kunde være saa snedig. For Resten ikke nogen daarlig Forklædning. Direktøren kastede et undersøgende Blik paa Skønhedens hele Ge-

stalt, og — underligt nok — opfattede Genstanden herfor dette Blik som Beundring og sendte ham et endnu mere forførende Øjekast, og nu tvivlede Direktør Valdemarsen ikke længere. Det maatte være Nevøen, der havde paataget sig en skøn Kvindes Skikkelse for at fralokke ham den lille gennemhullede Tiøre og saaledes vinde Væddemaalet om de 1000 »Krus«. Og dog, skulde det virkeligt være muligt at anlægge en saa glimrende Maske? Direktør Valdemarsen vidste tilsidst hverken ud eller ind og betragtede den skønne fra øverst til nederst. Nu var denne jo nok modtagelig for Beundring, men alt kan overdrives, og da Direktørens ransagende Blik blev mere og mere nærgaaende, slog hun med Nakken og svansede bort med lette Fjed, og Direktør Valdemarsen, der indsaa, at han havde dummet sig, forstod ligeledes det uholdbare i Situationen og forlod Skuepladsen, idet han gennem den tililende Tilskuerskare banede sig Vej til Stoppestedet, hvor han entrede en tilfældigt holdende Sporvogn og ophidset sank ned paa Bænken, medens han tørrede sin sveddryppende Pande. Han var lige ved at komme til Hægterne igen, da hans Blik fangedes af den billetterende Konduktør, og han havde en Fornemmelse af, at hans Blod frøs til Is. *Konduktørens Næse havde akkurat den samme Form som Nevøens.* Og se, nu smilede Konduktøren haanligt ad ham og kom nærmere for at opkræve Beløbet for Billetten. — Ja, der var ingen Tvivl mulig, det maatte være Nevøen, der havde forklædt sig som Konduktør. Nu havde han allerede Haanden fremme; da vaagnede Direktør Valdemarsen til Daad og stormede ud af Vognen ud paa Gaden mellem skældende og bandende Billister, der hilste hans bratte Tilsynekomst med opmuntrende Tilraab som: Kan han saa komme af Vejen, Tyksak! — Hurtigere, Bedstefar, o. l. — Direktøren ænsede dem ikke, men fortsatte sin ilsomme Flugt, indtil han udmattet sank sammen ved et Bord i en Fortovskafé. Tjeneren nærmede sig forundret den brat ankomne Gæst, og Direktør Valdemarsen, der saa, at han ikke blev forfulgt, strammede sig op til at rekvirere en stiv Cognac, som han med Begærlighed tyllede i sig. — Aah, hvor det gjorde godt; han blev helt kry igen og gav sig til at studere sine Omgivelser, og nu opdagede han, at hans ilsomme Tilbagegang havde ført

ham ind i en Sidegade i en femte Rangs Beværtning; Bordene var kun sparsomt besat, og Tjeneren, der var iført et ikke helt uplettet Klædebon, kneb sig en stille Bajer ved Skænken, medens hans vagtsomme Øjne mønstrede de faa Gæster. Direktør Valdemarsen, der var vant til at besøge mere mondæne Restauranter, følte sig ubehagelig berørt og vilde netop hidkalde den tjenende Aand for at afgøre det beskedne Mellemværende, da hans Blik standsede ved Tjenerens Hage, og han blev siddende som rodfæstet. — *Tjenerens Hage havde nøjagtig den samme Form som Nevøens.* Og Panden, Ørerne, ja, hele Fremtoningen. Den Lighed, han havde opfattet hos Konduktøren i Sporvognen, havde sikkert kun været et Foster af hans ophidsede Fantasi, men her var ingen Tvivl mulig; det maatte være Nevøen, der havde paataget sig en Tjeners Skikkelse og nu vilde opkræve Beløbet for Cognac'en. Direktørens Øjne løb søgende rundt for at finde en Udvej til Frelse; men nu var ogsaa Tjenerens Mistænksomhed vakt, og han nærmede sig med raske Fjed. Da brast det for den arme Direktør Valdemarsen. Han sprang op, banede sig Vej gennem Caféens væltende Stole og Borde og styrtede ud paa Gaden.

Uden at ænse Raabene: »Stop Tyven!«, der gentoges af flere og flere Tunger bag ham, stormede han sanseløst af Sted gennem Smøger og Baggaarde, indtil han rystende af Angst sank sammen bag et stort Kar i et gammelt forfaldent Vaskehus.

Det var en ynkelig Direktør Valdemarsen, der i Skumringen lukkede sig bag ind i sin elegante Villa. Hele Kroppen smertede, som om han var mørbanket, og hans nye Sommerdress var smudsigt og forrevet. Stønnende af Smerte klædte han sig af og gik i Seng, medens hans ophidsede Hjerne kredsede om Dagens udstaaede Besværligheder. Naa, indtil nu var de 1000 Kroner dog reddet.

Direktøren laa ganske stille og lod Blikket glide rundt i Værelset, og pludselig saa han et besynderligt Syn. Ud af et Hul i Gulvet, som Direktøren ikke før havde lagt Mærke til, krøb en lille hvid Mus, der med vagtsomme Øjne saa sig omkring i Stuen. Den maa aabenbart ikke have opdaget noget mistænkeligt, thi pludselig udstødte den et lille indbydende Pift, og ud af Hullet kom nu den samlede Musefamilie med Bedstefar og Bedstemor og alle Familiemedlemmerne i op- og nedstigende Linie; og nu udviklede Begivenhederne sig med rivende Hast. Flere og flere Musehuller aabnede sig foran den forbløffede Direktør Valdemarsen, og fra alle Kanter af Stuen kom Mus og atter Mus i lange Rækker og dannede tilsidst en stor Hær. Direktøren vilde foretage sig noget for at

bortjage de uvelkomne Gæster — men kunde ikke røre et Lem, og nu skete der noget, der snørede hans Hjerte sammen af Rædsel. Hele Museflokken forvandledes til Pengestykker, Kobber- og Sølvmønter mellem hverandre, og Bunken voksede og voksede og vilde om lidt have kvalt den ulykkelige Direktør Valdemarsen.

Da gav Dødsangsten ham Rørligheden tilbage, og med et Skrig, hvoraf Sioux-Stammens berømte Krigshyl kun vilde have lydt som et svagt Ekko, greb han sin ene Støvle og slyngede den med al Magt mod det voksende Pengebjerg, og med et frygteligt Brag sank hele Bunken sammen, og ved Braget vaagnede Direktør Valdemarsen og saa sig forvildet om, og — lad mig sige det med det samme — det saa ikke godt ud.

Hans store slebne Spejl var totalt smadret af den tyksaalede Støvle, og paa Gulvet væltede ituslaaede Krukker og Flasker sig mellem hverandre. Stønnende af Smerte sank Direktøren sammen, mens hans stive Øjne beskuede Ødelæggelsens Vederstyggelighed.

Hele Dagen blev han paa sine Værelser, han vovede sig ikke uden for Døren. Men hen paa Eftermiddagen kunde han ikke holde det ud længere, han maatte ud i den friske Luft. Nu var der saa ogsaa kun en halv Time, til Fristen for Væddemaalet udløb, og de 1000 Kroner var endnu i Behold.

Han indaandede med Begærlighed den friske Luft, da han nervøst for sammen ved at høre Trin bagved sig; men han udstødte et Lettelsens Suk, da han fik Øje paa det gamle Bybud, som i en Snes Aar havde været hans Nabo, og som han ofte havde faaet en Passiar med. Den gamle Mands lange Gedebukkeskæg flagrede i den friske Brise, og Haanden rystede, da han rakte et stort Brev hen mod Direktøren. En Følelse af Triumf gennemfor Direktør Valdemarsen, da

han opdagede Nevøens store kantede Udskrift paa Konvolutten. Sikkert havde den unge Mand nu indset, at hans taabelige Selvgladhed var kommet tilkort overfor Onkelens Snille, og nu sendte han Frimærket som Tegn paa, at han erkendte sit Nederlag. Direktøren udbetalte med aabenlys Glæde den gamle Mand Budpengene og rev hastigt Konvolutten op — og — tumlede tilbage som ramt af Lynet.

I Brevet stod:

Jeg takker for de 1000 Krus,
som jo var Prisen for min List.
Du Forskud tog paa Sejrens Rus, —
den ler dog bedst, som ler tilsidst.

Direktøren saa stum af Raseri, hvorledes »den gamle Mand« med et rask Greb befriede sig for det lange Skæg, hvorved Nevøens smilende Ansigt kom til Syne. Saa fik han Mælet igen, og — ja, saa lader vi Tæppet falde.

Der er dog Grænser for, hvilke Ord man kan gengive paa Tryk.

---

*Ophjælpning af den franske Skibsbygning.*

Et Forslag om at hjælpe fransk Skibsfart og Skibsbygning er i Færd med at blive til Lov, men der er nu gaaet saa lang Tid til Forhandlinger, at nogle af de Vanskeligheder, som Loven skal afhjælpe, ikke mere eksisterer, og Loven vil derfor ikke helt svare til sin Hensigt.

Loven tilbyder Laan til at bygge ny Skibe for, og hvis de franske Tilbud er 15 pCt. højere end de fremmede Værfters Bud, kan der ogsaa faas Laan til at bygge for i Udlandet.

Mange franske Redere mener dog, at det er usundt at opfordre til at bygge Skibe i en Tid, hvor der er Overflod paa Tonnage; men alligevel vil andre Redere dog benytte sig af Laanene, da de i lang Tid har udsat Moderniseringen af deres Flaader.

Den franske Lov gælder for fem Aar, og maaske kommer der i Mellemtiden en Bedring for Skibsfarten med et deraffølgende Krav om ny Tonnage.

*Island bestiller Kuttere i Sverige. — En stor Ordre til »Svenska Maskinverken«.*

Repræsentanter for *Isafjorder Samvinnufjelag* i Isafjord har foretaget en Rejse til tyske og skandinaviske Motorfabriker for at finde den bedst egnede Motor til Drift af de moderne Fiskekuttere, som Foreningen har besluttet at bygge med Bidrag af den islandske Stat.

Det er besluttet at give Ordren til Svenska Maskinwerken i Södertälja, hvorfra der skal leveres 2 Cylinders L. W.-Motorer paa 90 HK. Foruden Motorerne skal Firmaet ogsaa levere Kutterne, hvilken Bestilling det har overdraget til norske Værfter.

*Indkøbt Skib.*

For ganske kort Tid siden har Købmand Peter Saxberg, Skagen, Skibsfører Kaptajn Johan Joakim Christensen, København, og Skibsfører, Kaptajn Jens Christensen Madsen, Skagen, indkøbt en 3-mastet Motorskonnert paa 94 Brutto-Tons fra Udlandet.

Skibet er allerede sat under dansk Flag som »Eva« af Skagen.

*Tre Atlanterhavslinjer til Salg.*

Fra Washington meddeles, at den amerikanske Regerings Søfartsdepartement forbereder Salget af tre Atlanterhavslinjer med tilsammen 23 Skibe. Afhændelsen er en Konsekvens af den nye Politik, der gaar ud paa at faa den amerikanske Handelsflaade, som har været drevet af Staten, over paa private Hænder.

# Den sorte Fugl og Kaptajnens Forsvinden.

## Sejlmageren fortæller.

Det var en herlig Tropenat i Nærheden af de vestindiske Øer. Maanen straalede fra en skyfri Himmel, en let Brise fyldte Fuldriggerens Sejl. Den vagthavende Styrmand sad paa Halvdækket og nikkede og Vagtmandskabet laa rundt omkring paa Storlugen og sov, kun Udkigsmanden og saa Rorgængeren var nogenlunde vaagen.

Det var omkring ved to Glas paa Hundevagten. Pludselig blev Stilheden afbrudt af tunge Vingeslag, en Susen fo'r gennem Luften og en stor sort Fugl dalede ned og satte sig paa Stortoppen, idet den lod en uhyggelig Skrigen høre. Alle de paa Dæk værende kom paa Benene, selv Styrmanden kom ned paa Dækket, og der blev nu en Talen frem og tilbage. »Det betyder Ulykke,« sagde Finnen Gustav, og en Svensker mente det samme, det har før hændt, at der er kommet saadanne sorte Fugle ombord i et Skib, og altid er der fulgt Ulykke med, paastod de. Vi andre tav og betragtede Fuglen, der sad rolig paa Stortoppen, den havde nu holdt op med at skrige. Af Udseende lignede den en af de i Troperne saa almindelige Aadselsgribbe, en meget uhyggelig Fugl at se paa og dobbelt uhyggelig saa den ud, som den sad der i det klare Maaneskin. Uvilkaarlig bredte der sig en Uhyggestemning over Skibet. Tropenattens fredfyldte Stemning var borte.

»Jag det Uhyre bort,« bød Styrmanden, og nu begyndte en hidsig Jagt efter Fuglen. Vi kravlede rundt i Riggen efter den; men naar vi kom den for nær, spredte den Vingerne ud og slog sig ned et andet Sted paa Skibet, at faa den fjernet var umuligt. Saa opgav vi Jagten og lod den sidde. Først ved Daggry løftede den Vingerne og forsvandt ud over Havet med et Skrig, der fik det til at gyse i os.

Saa brød Dagen frem. Solen stod op og fejede noget af den mørke Uhyggestemning bort.

Rejsens Maal var Pencakola. Skibet var ballastet. Kaptajnen havde været daarlig siden Afgangen fra Buenos Ayres; det var Benene der var daarlige. Han var en hard Mand denne Kaptajn, det fik særlig Styrmændene at føle. Ofte blev de jaget op i Riggen for at se efter, om Matroserne gjorde deres Arbejde ordentlig; de særeste Ting kunde han finde paa. Denne Morgen gav han Ordre til at begynde med at losse Ballast, skøndt vi endnu havde en Uges Rejse til Bestemmelsesstedet. Naa, der blev rigget Lossegrejer op over Forlugen og Vagten begyndte at hive Sand op af Lasten og læmpe det over Siden brummende og bandende over Kaptajnens Paafund, at losse Ballast i rum Sø. Kaptajnen kom selv humpende paa sine daarlige Ben for at se, hvorledes det gik, og Styrmanden, der stod og tømte Ballasttønderne i Søen, fik Ordre til, at det skulde gaa lidt stærkere det Arbejde. Styrmanden brummede til Svar og Kaptajnen forsvandt agterover. Da han kom hen til Roret, gav han Rorsmanden Ordre til at løse Storrøjl og saa tog han selv Roret mens Matrosen gik til Vejrs.

Vi sled bravt i det med Ballasten. Sveden randt i stride Strømme; thi det var lummert dernede i Lastrummet. Pludselig begyndte alle Sejl at slaa bak, »Brase«, lød Styrmandens Stemme. Veltilfreds med denne kærkomne Afbrydelse, entrede vi op paa Dækket. Styrmanden gik agter, for at se paa Kompasset, idet han troede Vinden havde drejet sig; men til sin Forbavselse saa han, at Skibet laa seks Streger fra Kursen og at der ingen var til Rors. I det samme kom Hovmesteren gaaende langs Dækket. »Hvor er Rorsmanden?« spurgte Styrmanden. Hovmesteren pegede op paa Stortoppen, hvor Matrosen var i Færd med at løse Sejlet. Saa fik en anden Mand Ordre til at tage Roret og Skibet blev igen lagt paa Kurs.

Røjlen blev sat, det var lige ved Middagstid, og Styrmanden sagde saa, at vi behøvede ikke at gaa ned i Lasten igen, da det straks var otte Glas. Vi gik saa forud, medens Styrmanden tog sin Sekstant for at tage Solhøjden; ingen tænkte paa Kaptajnen, før det var over den Tid, da Solen blev taget, og Middagshøjden tog Kaptajnen altid selv.

Styrmanden gik nu ned for at varsko den gamle, at det var paa høje Tid med Højden; men Kahytten var tom. Hovmesteren havde Maden paa Bordet, og ventede kun paa at høre Lyden af Klokken for at melde Kaptajnen, at Bordet var dækket; men da det trak ud, gik han op paa Dækket for at høre, om Solen var bleven forsinket i Dag. Her gik Styrmanden frem og tilbage, sulten og bandende over Kaptajnen, der ikke kom.

»Jeg maa vist hellere kalde paa ham,« sagde Hovmesteren og saa gik han nedenunder, men der var tomt allevegne. »Hvor i Herrens Navn er Kaptajnen,« spurgte han Styrmanden, idet han

atter kom op paa Dækket og sagde, at der var ingen at finde i Kahytten. Nu gik Raabet over hele Skibet: »Kaptajnen er borte!«

Alle Mand blev kaldt paa Dækket. Skibet skulde gennemsøges. Kokken bandte over al den Halløj nu i Middagstiden, Maden var færdig og skulde spises nu, men det blev der ingen Tid til foreløbig.

En Uhyggestemning gik over alle. Hvor kunde han være bleven af, hvem havde set ham sidst. Finnen Gustaf var til Rors, da Kaptajnen løste ham af og gav Ordre til at løse Røjlen, men siden vidste han ikke mere, fra Stormasten kunde han ikke se ned til Roret for Sejlene paa Mesanmasten og der var intet usædvanligt at mærke hos den »gamle«. Vi gennemsøgte nu Skibet fra for til agter uden Resultat. Lidt underlig havde han nok været i den sidste Tid og det var ikke utænkeligt, at han i et Anfald af Sindsforvirring havde skjult sig nede i Lastrummet, og det var just ikke med Fornøjelse, at vi søgte rundt dernede i det mørke Rum; men da vi ingen fandt, samledes vi atter paa Dækket.

»Ja, er han ikke indenbords, saa man han jo være gaaet overbord,« sagde Styrmanden, »enten det saa er med Villie eller det er et Uheld.«

»Er han gaaet over Siden, saa har Hajerne taget ham for længe siden,« sagde 2den Styrmand, »men det er alligevel vor Pligt at søge efter ham.«

Der blev nu braset bak og en Baad blev set paa Vandet bemandet med seks Matroser og 2den Styrmand tog Roret. Vind og Sø var moderat og det var fint Solskin. Der var gaaet en Time siden Kaptajnen forsvandt, saa selv om han var en dygtig Svømmer, saa var der ikke meget Haab om, at han skulde være i Live; thi Hajerne var graadige her omkring de vestindiske Øer.

»Jeg sagde det nok,« mumlede Finnen, »den sorte Fugl havde et Ærinde her sidste Nat.« Vi sagde ham ikke imod; thi Kendsgerningen var, at Kaptajnen var borte.

Hele Eftermiddagen roede Baaden rundt; men uden Resultat. Ved Aftenstid blev den saa hejst ombord igen, og Baadens Mandskab gjorde et godt Indhug i Kokkens Klipfisk og Sødsuppe, der havde staaet og ventet siden Middag.

Alle Mand kaldtes nu agter. Styrmanden holdt en lille Tale til os, den gik ud paa, at nu var Kaptajnen bort og som første Styrmanden var han forpligtiget til at tage Kommandoen; han skulde nok med 2den Styrmands Hjælp navigere Skibet i Havn. Denne Tale blev fremført med mange Fagter og vi forstod snart, at Styrmanden havde begyndt sin Stilling som Kaptajn med at smage paa Skibets Beholdning af Whisky, men han undte dog ogsaa os en Taar, idet Hovmesteren fik Ordre til at komme med Flasken, og saa drak vi da et Glas til Minde om den Gamle, der vel nu laa gemt et eller andet Sted i en Hajmave, som en Matros sagde.

Der var ikke stor Sorg i Anledning af Kaptajnens Forsvinden, og særlig de, der hørte til agterude, følte det som en Befrielse, at han var borte.

Det blev senere oplyst, at Kaptajnen havde ordnet alle Skibets Papirer og i det hele gjort alting klar før sin Forsvinden, saa der var ingen Tvivl om, at det var med Villie, at han var gaaet overbord, hvad nu Aarsagen kunde være.

Den første Nat derefter var ingen af os rigtig vel tilmode og allermindst Styrmændene; thi sæt nu, at Kaptajnen pludselig skulde komme frem et eller andet Sted fra Skibets Indre, hvor han muligvis havde skjult sig. Derfor sørgede den vagthavende Styrmand for, at Vagtmandskabet holdt sig i Nærheden af Halvdækket, uden dog at røbe, at han var bange for at være alene; men Kaptajnen var og blev borte.

14 Dage efter naaede vi i velbeholden i Havn. Men hvad skulde den sorte Fugl betyde? Aldrig før eller senere har jeg mødt dens lige. Sømænd siges at være overtroiske. Dog, Kendsgerningen er, at Fuglen kom og Kaptajnen forsvandt Dagen efter, enten det saa var tilfældigt eller ej.

*H. S.*

---

*Danske Sejlskibsrederiers Protektion Club*

afholdt den 3. Juli Generalforsamling i Svendborg, hvor Klubbens Sekretær, Landsretssagfører *Elmquist* aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar.

Der blev behandlet 31 nye Sager i Aarets Løb, medens Behandlingen af de Sager, som ikke var afsluttet i de foregaaende Aar, var fortsat. Af de nye Sager, var 19 ført igennem enten ved Proces eller ved mindelig Ordning, saaledes at Rederierne havde faaet deres Krav helt eller delvis gennemført. Resten fortsattes.

Ialt er siden Klubbens Stiftelse i 1923 behandlet 234 Sager, og i 141 Sager var Rederiernes Krav gennemført helt eller delvis enten ved mindelig Ordning eller ved fri Proces. 14 Sager var under fortsat Behandling, medens 97 maatte opgives, for en Dels Vedkommende fordi det drejede sig om ringe Beløb og for andres, fordi Kravene var uigennemførlige.

Sekretæren fremlagde Regnskabet, der balancerede med 8151 Kr. og udviste et Overskud paa 3919 Kr. 19 Øre.

Fra forskellige af Medlemmerne udtaltes der Paaskønnelse af den Hjælp, som Klubben i de forløbne Aar havde ydet Rederierne, og der førtes nogen Diskussion om forskellige faglige Spørgsmaal.

*Et er et Søkort at forstaa — — — .*

Da Søminemester Wendelboe, som var paa Ferieudflugt med sin Familie i Marinens Kutter »Holger«, forleden skulde gaa ud af Mölle Havn, satte han Baaden saa haardt op paa Klippegrunden ved Havneudløbet, at Kølen blev slaaet ind. Kutteren er saa ramponeret, at det menes, at den næppe vil blive repareret. De Ombordværende maatte vade i Land ind over Stenene.

# Nordenskjölds Togt 1878–80

Det er i Aar 50 Aar siden, Svenskeren, Friherre *Adolf Erik Nordenskiöld* startede sin berømte *Vega*-Ekspedition og gennemførte Rejsen nord om Asien gennem Beringstrædet. Som de svenske Flyvere i disse Dage har udmærket sig ved Hjælpeekspeditionerne efter Nobile, saa det har givet Genlyd Verden over, saaledes fløj Rygtet om *Nordenskiölds* lykkelig gennemførte Togt den Gang som en Løbeild Verden over.

Adolf Erik Nordenskiöld nedstammede fra en kendt svensk Familie, som i Slutningen af det 17. Aarhundrede nedsatte sig i Finland. Hans Fader var en anset Mineralog og Chef for finsk Bjergværksdrift. Født 1832 fik Nordenskiöld i en ung Alder en glimrende Løbebane, saaledes at han med sine udmærkede Eksaminer i Mineralogi, Kemi og Zoologi allerede 1855 blev Licentiat og beklædte en fremragende Stilling ved finsk Bjergværksdrift.

Efter at være bleven Magister og Dr. phil blev han i 1858 Intendant ved Rigsmuseets Mineral Afdeling. Som ung havde han rejst med Faderen i Finland og Ural, og i 1858 var han ved Chefen for Sveriges geologiske Undersøgelseskommission, Professor *Otto Forell*, paa Spitzbergen, som han senere gæstede 1861. I 1864 ledede han en videnskabelig Ekspedition herop og løste til Fuldkommenhed de stillede Opgaver, hvorfor han i 1868 fik Ledelsen af Ekspeditionsskibet »Sophia«, som ligeledes havde Spitzbzergen til Maal. Hovedopgaven var denne Gang at naa saa højt som muligt, og det lykkedes da ogsaa at sætte Rekord med 81° 42' Br. I 1870 foretog han en Rejse oppe paa Grønlands Ismarker. En Rigmand, Grosserer *Oskar Dickson* i Göteborg, havde hidtil stillet Midler til hans Disposition og vedblev hermed, da Nordenskiöld fortsatte sine Rejser mod Øst. En Forløber for Asiens Jordomsejling var et Par Togter med et lille Fangstskib til Jenissai-Flodens Munding, hvorved man haabede at aabne nye Handelsveje.

Endnu havde aldrig et Skib gennemført en Rejse nord om Asien, og med dette Maal for Øje udrustedes Vega-Ekspeditionen, til hvilken Midlerne bestredes af Dickson, Kong Oskar og den sibiriske Mineejer Sibiriakoff. I Ekspeditionen deltog bl. a. ogsaa den danske Marineløjtnant *Hovgaard*.

To Aar varede Rejsen bl. a., fordi *Vega* ikke naaede igennem Beringsstrædet i første Omgang, men maatte overvintre ikke langt derfra. Hjemrejsen blev et sandt Triumftogt, Nordenskiöld blev Friherre og fik store Hædersbevisninger fra Ind- og Udland ligesom en Nationalgave fra Sverrig. Ogsaa Ekspeditionens øvrige Medlemmer blev betænkt.

Man kan saaledes sige, at Nordens Lande hver for sig paa forskellig Vis har ydet en betydelig Indsats paa Forskningens Omraade i det Nordlige. Karakteristisk er Sammenligningen mellem vore Dages teknisk fuldkomne Udstyr, Flyvemaskiner og Radio, og Fortidens Skibe, Ski og Hundetransporter.

*Tankskibs-Tonnagen. — Der bør bygges flere Tankskibe.*

Om Tankskibe skriver »The Motor Ship«, at nu er 80 til 90 pCt. af det samlede Antal Tankskibe motordrevne, og Damptonnagen iberegnet er der for Øjeblikket bestilt 550,000 Tons. Hele Verdens Tankskibsflaade beløber sig til 6½ Millioner Brutto Tons, og til almindelig Erstatning af denne Flaade kan man beregne, at Byggeprogrammet i det mindste bør være paa 300,000 Brutto Tons. Tillige regner Eksperter med, at Verdens Tankskibstonnage foreløbig maa forøges med 10 pCt. aarlig, hvilket betyder, at andre 650,000 Brutto Tons skal bygges hvert Aar. Paa denne Basis skal den Tankskibstonnage, der til ethvert Øjeblik er under Bygning, være ikke mindre end 950,000 Brutto Tons, medens den nuværende Tankskibsbygning er langt under dette Tal.

*Redningsvæsenet.*

Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra 1ste April 1927 til 31. Marts 1928 er udarbejdet af Marineministeriet.

Den 31. Marts iaar fandtes ialt 62 Redningsstationer og 10 Bistationer. Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer, 11 Baadstationer samt 15 Raketstationer. Motor-Redningsbaanedes Antal er 13.

I Finansaaret er medgaaet et Beløb af 13,773 Kr. til Uskadeliggørelse af Vrag, der paa Forstranden ligger til Fare for Rednings- og Fiskerbaade.

I Finansaarets Løb er der paa Orlogsværftet bygget en 12,3 Meter Redningsbaad med en 50 HK. Motor. Baaden er afleveret til Redningsstationen Esbjerg. I Aarets Løb er forefaldet 14 Redningsforetagender, hvorved 61 Menneskeliv er reddet; desuden har Redningsapparaterne i 47 Tilfælde været anvendt i Anledning af Strandinger.

Fra 1. Januar 1852 til 31. Marts 1928 er ialt reddet 10,767 Personer, desuden reddedes 30, medens Redningsvæsenet organiseredes, og det samlede Antal Liv, der er reddet, bliver saledes 10,797.

Til Sammenligning kan anføres, at der i Storbritannien findes 259 Coastguard-Stationer, og ifjor reddedes 205 Personer. Det totale Antal, der er reddet siden 1875, er 11,483 Personer.

*Atlanterhavs-Rekorden.*

Det er meddelt, at »Mauretania« har krydset Atlanterhavet frem og tilbage paa 12¼ Etmaal og derved sat en ny Verdensrekord.

I New York laa »Mauretania« kun 32 Timer i Havn, og i den Tid blev Passagererne sat i Land, og de østgaaende Passagerer taget om Bord. 75,000 Stykker Linned blev vasket, 5000 Tons Olie blev fyldt, og Skibet rengjort fra for til agter. »Mauretania«s Rejse blev fremskyndet fire Dage, fordi Turister absolut vilde Afrejse til Europa før Juni Maaneds Udgang. — Gennemsnitsfarten var 25,3 Knob, hurtigere end nogen anden Liner har præsteret, og i en Tid holdt man 26½ Knob, 611 miles. Almindeligvis tager en Rundrejse for et stort og hurtigt Skib 17 til 18 Etmaal.

*Nybygning fra Helsingørs Værft.*

Fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes den 9. Juli en Nybygning til Rederiet »Svea« i Stockholm.

Skibet, hvis Navn er »Gudur«, maaler 254' 3" × 37' × 24' og er bygget af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse, special Survey. Det er af Shelterdæktypen og specielt konstrueret til Sejlads i isfyldte Farvande.

Lasteevnen bliver ca. 1950 Dødvægt Tons paa et Middeldybgaaende af 16' 2". Farten bliver 11 Knob og Brutto-Tonnagen 1322 Tons.

Skibet har Passageraptering for 12 Passagerer paa første Klasse, men er iøvrigt indrettet som Lastskib med Kølelaster for Transport af Landbrugsprodukter mellem Sverige og England.

Maskineriet bliver en Triple Ekspansions-Dampmaskine med Overfladekondensation. Cylinder-Diameter 20" × 32„ × 53" og Slag 36". To cyl. Marinekedler, tilsammen 3500 sq. ft. Hedeflade, 180 lb. Arbejdstryk. Kedlerne forsynes med Overheder.

Skibet er i det væsentligste Søsterskib til de tidligere fra Værftet til samme Rederi byggede »Hugin«, »Munin«, »Rane« og »Gondul«.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til det nye Dieselmotor-Passagerskib til D. F. D. S.s Aarhusrute.

*Med Mand og Mus i Østersøen. — En estisk Tomaster savnes.*

En estisk Tomaster »Emla« med 4 Mands Besætning menes at være gaaet under i Østersøen og Besætningen druknet. Den var for over en Maaned siden afgaaet fra Hapsal til Stockholm med en Last Kartofler, og man har siden da intet som helst hørt fra den.

*Stigende Udførsel af norsk Fisk.*

Norges Udførsel af Fiske-Produkter var i Maj Maaned henved 3 Mill. Kr. større end i samme Maaned sidste Aar; Stigningen falder særlig paa Sild og Fisk samt Tran. I de fem første Maaneder af Aaret androg Eksporten af Fiske-Produkter godt 77 Mill. Kr. mod ca. 71 Mill. Kr. i de tilsvarende Maaneder sidste Aar.

*Det største Motorskib fra skandinavisk Værft.*

Nakskov Skibsværft foretog forleden en vellykket Prøvetur med Motortankskibet »Hilda Knutsen« til Rederiet Knut Knutsen i Haugesund, det største Motorskib, der hidtil er afleveret fra noget skandinavisk Skibsværft. Dets Længde er 488 Fod. Bredden er 64 Fod og Dybden 36 Fod. Dets Lasteevne er ca. 13,000 Tons, og Lastrummene er inddelt i 20 Højtanke og 10 Sommertanke, udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udpumpning af Olie, saa Skibet kan losse Lasten paa ca. 20 Timer.

Maskinerne bestaar af to Burmeister & Wain Diesel Motorer paa ialt 3800 HK. Efter Turens Afslutning sejlede Skibet til København, hvor det skal i Dok hos Burmeister & Wain for at blive bundmalet. Derfra gaar Rejsen til Haugesund, og derefter er det Meningen, at det skal gaa i Fart i Sortehavet.

# *EASTWAY's FORLIS*

Paa Grund af Pladsmangel i de sidste Nr. har Referatet af Forhørerne i *Eastway-Sagen* ikke været gengivet her i Bladet. Paa talrige Opfordringer fortsætter vi hermed Gengivelsen af de interessante Forhør, hvor netop en Styrmand *Weir* er i Skranken. *Weir* havde værei med et Søsterskib *Tideway*, som ogsaa tilhørte den anklagede Reder *Williams*.

*Forsvareren:* »Før 31. Maj anmodede De om Betaling for Helligdagsarbejde.«

*Weir:* »Nej.«

*Forsvareren:* »Vil De sværge paa det?«

*Weir:* »Ja, jeg sværger.«

Derefter tilføjede han, at han havde forespurgt mundtligt derom den 16. Juni, Dagen efter at han havde forladt »*Tideway*«. Han fik ikke noget derudaf, eftersom den samme Henvendelse fra Skibets øvrige Officerer ogsaa blev afvist. Han havde derefter overgivet Sagen til en Sagfører, men faaet at vide, at det vilde blive baade kostbart og tvivlsomt at gaa videre.

*Forsvareren:* »Nuvel, Hr. Weir, kan man saa ikke sige, De havde et Udstaaende med Hr. Williams og var vred paa ham?«

*Weir:* »Jeg havde ingen personlige Følelser mod ham. *Men jeg er gal i Hovedet paa de kloge Hoveder i den Maritime Board, som laver Klausuler, der kan anvendes af Rederne som Smuthul.*«

*Forsvareren:* »Mener De da, at Hr. Williams har draget Fordel af et saadant »lovligt« Smuthul saaledes, at De derfor er vred paa ham?«

*Weir:* »Jeg føler ikke Sagen som personlig for mig.«

*Forsvareren:* »De var dog ellers behjælpelig med at indsende ukorrekte Beretninger til Deres Rederi!«

*Weir:* »Det gjalt jo Stillingen.«

Paa Anmodning af Dommeren blev Vidnets Optegnelser overladt Juryen til Undersøgelse. *Den off. Anklager* henvendte sig derefter til Vidnet:

»Deres Uddrag af Journalen stemmede dog med de korrekte Sommer- og Vintermærker eller rettere, De viste altid som Slutresultat de korrekte Mærker. Hvorfor gjorde De det?«

*Weir:* »Fordi jeg kendte min Stilling.«

*Den off. Ankl.:* »Hvad mener De?«

*Weir:* »Hvis jeg havde skrevet korrekt som Forholdene var, saa vilde jeg saavelsom enhver anden være bleven hældt i Land. En »brugbar« Officer er en Mand, som ikke lægger for meget Vægt paa, hvad der staar paa Papiret.«

*Weir* tilføjede derefter, at Rederne havde aldrig spurgt ham, hvorledes det gik til, at Uddragene i Journalen altid passede med Maksimum for Sommer- og Vintermærker.

Kaptajn *Agnen* gav nu Møde som Vidne vedrørende den Tid, han havde været Fører af »*Tideway*«. Han var bleven afskediget fra »*Tideway*« i December 1926 uden at der var givet ham nogen Forklaring udover, at det skulde være den, at han ikke kunde enes med Direktørerne.

Krydsforhørt af Forsvareren sagde han, at *han havde givet ukorrekte Dybdegaaende-Antegnelser efter Ordre.*

*Forsvareren:* »Saa var De altsaa en god og trofast Overlaster!«

Kapt. *Agnen:* »Ja.«

*Forsvareren:* »Og dog, efter flere Aars trofast Tjeneste som en virkelig *Overlaster* bliver De afskediget?«

Kapt. *Agnen:* »Ja.«

*Forsvareren:* »Og afskediget uden Grund?«

Kapt. *Agnen:* »Ja netop.«

*Forsvareren:* »Og De var dog villig til at fortsætte?«

Kapt. *Agnen:* »Ja.«

*Forsvareren:* »Og da De saa maatte gaa, blev De vred?«

Kapt. *Agnen:* »Aah, det kan jeg ikke sige, jeg var.«

### *Er De saadan en Kristensjæl?*

*Forsvareren:* »Hvad? De var ikke vred, efter at De tro og omhyggeligt havde gjort Deres Arbejde i flere Aar og derefter bliver afskediget med en Masse Løfter, som aldrig bliver opfyldt! Skulde De virkelig være saadan en Kristensjæl, at De ikke blev den mindste Smule gal i Hovedet.«

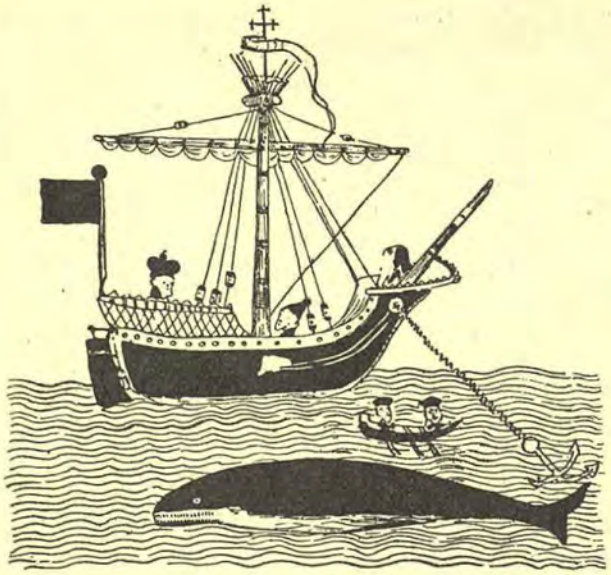
Kapt. *Agnen:* »Jeg ved ikke, hvad De forstaar ved en Kristensjæl.«

Kapt. *Agnen* tilføjede, at han godt følte, der var gjort ham Uret, han havde ogsaa maaske været noget ærgerlig, men egentlig ikke følt personlig Nag. Han tilhøjede, at det var vistnok Hr. Williams' Broder Hr. *Pardoe Williams*, som var paa Nakken af ham og vilde have ham ud. Af andre Grunde kunde han tænke sig dem, at han engang havde taget for meget Stores ombord til Norfolk eller Baltmore, endvidere at han havde ladet Skibet reparere i Rio Janeiro; at han havde kastet 60 Tons ud paa egen Risiko, og at han havde anvendt Lods. En Bebrejdelse for, at han havde ladet »*Tideway*« ligge tre Dage for Tørn paa River Plate, og at et Charter var tabt, fordi Rederne ikke kunde komme i Forbindelse med ham derude — dette sidste var i altfald forkert.

### *Skibsinspektørens Betragtninger.*

Kaptajn *Harrison*, Skibsinspektør hos Board of Trade udtalte, at hvis »*Tideway*« havde været lastet, saaledes som Vidnerne havde beskrevet det, saa vilde Skibet ikke være i Stand til at ride en Orkan af til Søs, og Faren for Besætningen vilde være overhængende. I haardt Vejr vilde de løbe en meget stor Risiko. De Forholdsregler, som Vidnerne havde omtalt, vilde ikke være tilstrækkelige til at faa Board of Trade til at betragte Skibet, som sødygtigt og klar til at gaa ud som tæt »shelter deck ship«.

I næste Nr. Forsvaret.



Træsnit fra Aar 1412.

# Danmark som gammelt Hvalfangerland

Vi har i tidligere Nr. gengivet Generalkonsul *Yde's* storslaaede Opraab vedrørende dansk Havfiskeri, det vil derfor have sin Interesse at se, hvorledes Hvalfangst i gamle Daget har været i Nordhavet og Danmarks Deltagelse deri. Senere skal vi saa give en Oversigt vedrørende Hvalfangst i vore Dage.

I det følgende citerer vi i det væsentligste Kommandør *R. R. Hammer* i det pragtfulde Standard Værk, Danmarks Søfart og Søhandel.

Nogen egentlig Oplysning om, hvornaar Hvalfangst er begyndt, har man ikke. De europæiske Kilder viser tilbage til Biskayerne, der maaske som Efterkommere af Vikinger har lagt Grunden til virkelig Hvalfangst. Som søgaaende Fiskere fik de ofte deres Garn ødelagt af disse store Dyr, der viste sig nemme at dræbe, og da Hvalerne yderlig viste sig værdifulde som Bytte, blev Resultatet nu, at man i Stedet for at undgaa Hvalerne opsøge dem i de nordlige Have.

Ved *Spitzbergens* Opdagelse 1595 saa man, at Hvalerne holdt til ved dette Lands Kyster, og allerede Aar 1600 drev Englænderne rationel Hvalfangst i disse Egne. I 1612 begyndte Hollænderne, og begge Parter mente, de havde Eneret.

### *Danmarks Overhøjhed.*

Imidlertid mente man dengang, at Spitzbergen var en Del af Grønland og saaledes Danmark underlagt. Christian IV hævdede derfor, at Danmark havde Monopol og Eneret paa al Handel og Fiskeri her paa Nordlandene. I Aaret 1615 sendtes derfor en Eskadre paa 3 større og 2 mindre Skibe under Admiral *Gabriel Kruse's* Kommando derop med Ordre til at forlange Told af alle de Skibe, som fiskede dér uden at have dansk Pas, og Bøden skulde være fra 100 til 200 Speciedalere, enten i rede Penge eller Varer. Og vilde man ikke godvillig rette sig herefter, havde han Ret til at bruge Magt.

### *Paa Fangststedet.*

I Stedet for selv at bringe et dansk Fiskeri i Gang begyndte man altsaa først med at beskytte sine Retigheder mod Fremmede. Eskadren traf vel nogle engelske og hollandske Skibe, *men da de var beskyttet af 3 Orlogsmænd,* udrettede man intet. Samtidig fik en anden dansk Eskadre under *Jørgen Daa* Ordre til at krydse mellem Færøerne og Nordlandene, hvor den opbragte nogle Sørøverfartøjer.

### *Danskerne er med.*

Mellem Hollænderne og Englænderne blev Striden mere og mere skarp, dog enedes man tilligemed Danmark i 1618 om at dele Fangstfelterne mellem sig. England tog Broderparten, fra Sydvestpynten til 79 n. B., ca. 170 Sømil med flere gode Bugter og Havne, samt den paa 79½ liggende *Engelske Havn,* Hollænderne tog *Amsterdam Øen* med gode Ankerpladser, *Nordbay* og *Sydbay.* Danmark fik det sydfor liggende *Danske Ejland* med den særdeles gode Havn *Kobbebay* paa 79° 42 n. B. Her var gode Anløbsmuligheder, bedre end endre isfyldte Steder, en god Ankerplads og meget frisk Vand.

Senere kom *Hamborgerne* og fik Plads længere mod Syd, medens *Biskayerne,* som kom tilsidst og ligeledes krævede en Havn, maatte nøjes

med Nordkysten. Man enedes nu om, at de forskellige Havne skulde staa aabne for alle Nationers Skibe, naar disse var i Nød, mødte Storm og Modvind eller vilde proviantere og hente Vand, men de maatte under ingen Omstændigheder drive Hvalfangst.

*Stærkt dansk Initiativ.*

Det gjaldt nu om at sikre sig Udbytte og holde fast ved det eengang vundne. Efter at *Gabriel Kruse's* Eskadre havde hævdet de danske Interesser ved Spitzbergen, afsendtes *Jens Munk* til Biscaya for at hverve Mandskab dér. Han vendte hjem med 18 duelige Hvalfangere, og i København dannedes nu flere Hvalfanger-Kompagnier, hvoraf det ene, *det grønlandske Kompagni,* fik Eneret til Fangst paa Spitzbergen. Bemeldte Kompagni stiftedes 1617 i København af Borgmester *MikkelVibe,* Raadmand *Lorck* og *Klaus Condevin* og fik Privilegium i 17 Aar. Desværre svigtede Heldet, og det vides, at Jens Munk, som var Medlem af Kompagnet, mistede 1000 Rdl. paa de tre første Rejser. Aarsagen var for daarlig Udrustning af Tønder, Fade og gode Bøckere. Paa Spitzbergen byggedes et Trankogeri i *Danske Eiland,* men Kompagniet ophævedes allerede 1623.

I den følgende Tid er det Brødrene *Johan* og *Gøedert Braem,* som har Initiativet i Hvalfangsten for Danmarks Vedkommende og ofte kom i Konflikt med Hollænderne. Kongen lod derfor Hvalfangerskibene konvoyere af danske Krigsskibe, hvis Chefer havde Ordre til at haandhæve dansk Overhøjhedsret over de nordiske Farvande. Deltagerne i Brødrene *Braems* Hvalfangerselskaber nød særlige Privilegier, og Selskabet havde stadig Kongens Bevaagenhed. Paa Grund af vedvarende Stridigheder med Hollænderne afsendtes 1638 en Eskadre til Spitzzbergen, men i de kommende Aar viste det sig, at Hvalerne havde fortrukket fra deres tidligere Tumlepladser langs Kysten, og Fangsten hørte da op af sig selv.

Enkelte norske Byer fik i den kommende Tid Privilegier, nogle danske Skibe bragte flere Tusind Tønder Tran hjem, og atter stiftedes Kompagnier i Bergen og København.

Hvalerne holdt sig stadig borte fra Kysterne og langt mod Nord mellem den svære Drivis. Det blev derfor, efter at flere Skibe var gaaet tabt, — Hollænderne mistede f. Eks. fra 1683—85 henved 60 Skibe af 200 — nødvendigt at udrangere de gamle Skibe ellter forsyne dem med Ishud, dobbelt Plankelag i Vandlinjen og tredobbelt i Bougen. Skibene skulde nu ligge ude fra April og gaa ind i Isen, herved indledes en ny Periode af Hvalfangstens Historie.

(Fortsættes.)

# Guldpokalsejladserne 1928.

*Efter »Sejlsport«.*

Billederne velvilligst overladt »VIKINGEN« af Hr. Grosserer Meulengracht-Madsen, der førte den danske Baad »K. D. Y. 1928«.

Guldpokalsejladserne 1928 er forbi, og vi hilser Resultatet med Glæde. — Det var ikke langt fra, at den fikse, amerikanske »Saleema«, med sin udmærkede Konstruktør Shermann Hoyt ved Roret, var løbet af med Pokalen til den anden Side af Atlanten, men Norge fik med sin nye »Figaro« Foden indenfor i rette Tid og bevarede Pokalen for Skandinavien.

Det var en flot Kamp, der blev præsteret.

Som man ved, havde Sverige gjort sig store Anstrengelser for at beholde Pokalen, og den udtagne Baad »Ingegerd«, sejlet af Yngve Lindquist, var ogsaa en glimrende Forsvarer, men trods alt lykkedes det den dog ikke at komme med i Slutkampen, hvad vi kun kan beklage.

De to Baade, »Figaro« og »Saleema«, der deltog i Slutkampen, var udvalgt mellem en Mængde andre Baade og fortjener fuldt ud de Resultater, de opnaaede.

Ialt kæmpede 10 Nationer om »The Gold Cup«; et sikkert Bevis paa den Interesse, denne Pokal efterhaanden har opnaaet i Sejlsportsverdenen.

Den engelske Repræsentant, »Lucille«, er tegnet af Wm. Fife jr. og har gjort sig udmærket i Hjemmefarvandene. Den gør et forholdsvis lille Indtryk med skarpe Ender og ret stor Bredde, men Linierne forraader Mesteren.

Spanien mødte med »Fruits«, der er tegnet af Ingeniør S. Hermanos og gjorde et meget tiltalende Indtryk.

Hollands »Kemphaan« viste sig at være en kraftig og smuk Baad. Den er konstrueret af G. de Vries-Lentsch.

Den finske »Merenneito«, af Zake Westin, var ligesom sin Forgænger en udpræget Letvejrsbaad.

Tyskerne var repræsenteret af »Pan«, tegnet af Henry Rasmussen, Lemveerder. Den minder en Del om »Hamburg«.

Om »K. D. Y. 1928« skriver den svenske Presse, at den ikke er videre køn med sit korte Forskib og

forholdsvis lange Agterskib. Om dens Kvalifikationer tør den ikke udtale sig. Vi maa imidlertid sige, at selv om den ikke naaede at komme med blandt de første, saa klarede den sig dog alligevel over for flere af de øvrige Baade helt stolt i Konkurrencen og fortjener absolut »mention honorable«.

Italiens »Twins II« er jo kendt fra sine tidligere udmærkede Præstationer, saa nærmere Omtale er overflødig.

Med Hensyn til den svenske Baad »Ingegerd« var det en Tid paa Tale, at Estlander selv vilde sejle den under Guldpokalsejladserne; men da der rejste sig ikke saa lidt Opposition herimod i svenske Sejlerkredse, valgtes den udmærkede Rorsmand fra Kattegatspokalsejladserne Yngve Lindqvist.

*1. Dag. — Søndag den 8. Juli.*

Banen, der var en Trekantbane, blev først bestemt kort før Starten, idet det var Meningen, at Sejladsen skulde begynde med Kryds. Vindstyrken var mellem 5 og 6 m/Sek.

Starten var flot og forbi paa mindre end 40 Sek. Seks Sek. efter Skuddet gik »Kemphaan« over Linien tæt fulgt af »Merenneito«. Begge Baadene startede for Bagbords Halse. Alle de øvrige startede for Styrbords Halse og passerede i Linien i følgende Orden: »Figaro«, »Lucille«, »K. D. Y.«, »Fruits«, »Ingegerd«, »Saleema«, »Pan« og »Twins II«. »Merenneito« overtog straks Føringen med »Kemphaan« lige klos paa. Ved første Mærke var Holland kommen op i Spidsen, derefter Finland og 17 Sek. efter »Saleema« tæt fulgt af »Figaro«. »K. D. Y.« rundede som Nr. 7.

Efter første Omgang var Holland Nr. 1, Finland Nr. 2 og Amerika Nr. 3, derefter kom Norge og Sverige.

Paa anden Omgang førte »Kemphaan« overlegent, og alle troede den sikker paa Sejren, men til alles Overraskelse blev det Amerika, der tog Prisen hjem. Skønt den hollandske og finske Baad havde ført an paa hele anden Omgang lige til et Par hundrede Meter fra Maallinien, saa foretog disse to Baade, da Finnen faretruende havde nærmet sig Hollænderen, en luffing-Match og tabte derved Farten, medens »Saleema« og »Ingegerd« med udmærket Fart stod ned mod Maal med det Resultat, at Amerikaneren kneb sig over Maallinien 4 Sek. før Hollænderen.

Amerika havde faaet sin første Sejr.

En Mængde Tilskuerbaade, flere hundrede Sejlbaade, Motorbaade og Ledsagedampere, overværede Sejladsen, foruden at der var en Mængde Tilskuere iland i Sandhamn. De mange Tilskuerbaade var til Tider ikke fri for at genere Sejlerne en Del, men tyder paa den anden Side paa den store Interesse, disse Sejladser har vakt i Sverige.

Dagens Resultat blev:

»Saleema« 2-56-45. »Kemphaan« 2-56-49. »Merenneito« 2-56-50. »Ingegerd« 2-56-52. »Figaro V« 2-57-49. »K. D. Y. 1928« 2-58-34. »Fruits« 2-59-31. »Twins II« 2-59-58. »Lucille« 3-02-02. »Pan« 3-02-30.

*2. Dag — Mandag den 9. Juli.*

Det blev en overmaade spændende Sejlads mellem Sverige, Norge og Amerika som de førende. Sverige laa til at begynde med i Forhaanden, men ved en uheldig Manøvre mistede den sin Chance, saa »Figaro« kom foran og dermed hjemførte Sejren.

Vinden var sydvestlig med en Styrke paa ca. 9 m/Sek., og der stod en Del Sø ude paa Banen.

Starten var endnu bedre end Dagen før, idet den kun varede nogle faa Sekunder. Alle Baadene startede for Bagbords Halse. »Ingegerd« og »Saleema« fik de bedste luv Positioner.

I den friske Vind blev det et haardt og spændende Kryds; imidlertid taalte Baadene det godt uden at rebe.

»Kemphaan« overtog til at begynde med Føringen, og lige efter den kom »Ingegerd« og »Figaro«. Hollænderen syntes imidlertid ikke at være tilfreds med sin Position, men gik pludselig over Stag og tog et langt Chanceslag ind mod Land, hvor den vel haabede paa løjere Vind for den særdeles stive Baad. De andre fortsatte med »Figaro« i Spidsen og »Ingegerd« og »Saleema« bagefter.

Med et Par Baadslængder imellem sig rundedes første Mærke af Baadene i følgende Orden: »Ingegerd«, »Figaro« »Saleema« og »Kemphaan«. De øvrige Baade laa et Par Minutter efter.

»Lucille« og »Twins II« var ikke startet.

Paa Krydset spængtes Undervantet i »K. D. Y. 1928«, saa den maatte udgaa.

Paa Sløren øgede »Ingegerd«, der er en fin Slørbaad, sit Forspring, medens »Figaro« og »Saleema« skiftedes til at være Nr. 2. Ved andet Mærke var »Sallema« rykket op paa Nr. 2 Pladsen. Paa Sløren til Maallinien knækkede Hollænderen et af Salinghornene og udgik.

Ved Passagen af Maallinien efter første Omgang laa »Ingegerd« 10 Sek. foran »Saleema«, der atter laa ca. 14 Sek. foran »Figaro«.

Vinden begyndte nu at friske, saa der var mægtig Interesse for, hvorledes andet Kryds vilde spænde af.

Til at begynde med øgede »Ingegerd« sin Afstand, idet dog »Saleema« fulgte den tæt i Læ, medens »Figaro« pludselig saas sakke noget. Det kom nu til en forbitret Duel mellem Svenskeren og Amerikaneren, der sejledes glimrende, og som ogsaa saa ud til at ville gaa forbi »Ingegerd« i Læ. Yngve Lindqvist var imidlertid yderst paapasselig og gik med det samme over Stag, og Amerikaneren fulgte» Figaro« drog hurtigt Fordel af denne lille Tvekamp og naaede efter et Par korte Bouter op paa Førerpladsen, saaledes at den rundede Mærket 21 Sek. før »Ingegerd«. Bagefter kom »Saleema« og »Merenneito«.

Kampen var i Grunden afgjort nu, og »Figaro« var ved andet Mærke 28 Sek. foran »Ingegerd«, der atter laa 5 Sek. før »Saleema«.

Dagens Resultat blev:

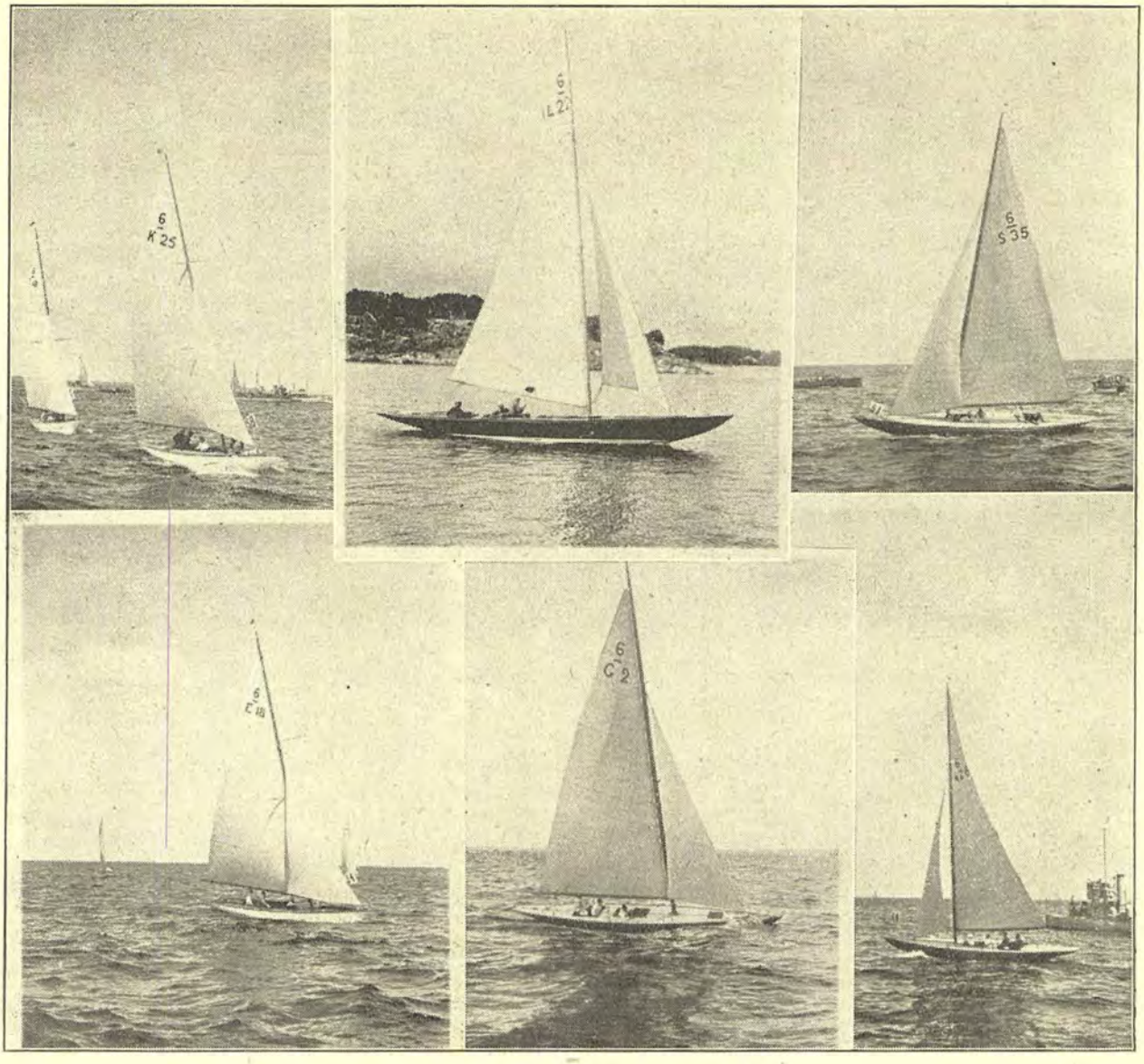
»Figaro« 2-30-57. »Ingegerd« 2-31-22. »Saleema« 2-31-44. »Merenneito« 2-32-47. »Pan« 2-36-42. »Fruits« 2-38-33.

»Ingegerd« nedlagde Protest mod »Figaro«, da det mentes, at denne havde berørt et Mærke, men Protesten blev afvist.

Norge blev saaledes Dagens Sejrherre og staar ligesom Amerika med 1 Sejr.

*3. Dag. — Tirsdag den 10. Juli.*

Vinden var adskilligt kraftigere end Dagen før.



Nogle af de konkurrerende Baade.
*Øverst*: Den engelske, den finske og den svenske. *Nederst*: Den spanske, den tyske og den norske Vinder.

Det blæste ca. 11—12 m/Sek., og Søen var stærkere og stærkere, saa det var rigtigt Vejr for Haardtvejrsbaadene.

Med Undtagelse af »Kemphaan« havde alle Baadene rebet ned, flere endda temmelig stærkt. »Figaro« og »Ingegerd« havde kun taget eet Reb ind, men den almindelige Mening var, at deres Chancer havde været bedre, om de havde ført mindre Sejr.

Starten var forbi i Løbet af et Par Sekunder, og det var umuligt at afgøre, hvem der kom først. Holland og Norge laa i Spidsen. Kort efter Pasagsen delte Flotillen sig i to Dele, en, der søgte til Havs med Norge i Spidsen, og en anden, som holdt ind mod Land med »Ingegerd« som førende: »K. D. Y. 1928« fulgte med denne Gruppe. »Merenneito«, der havde en ret gunstig Position, kom ud for det Uheld, at Klofaldet sprang, hvorfor den maatte udgaa. Italieneren »Twins II« havde ligeledes Havari paa Krydset; det var Fokkefaldet, som gik. Den udgik altsaa ogsaa.

Ved første Mærke førte »Lucille« 3 Sek. før »Saleema«, der atter laa 20 Sek. foran »Kemphaan«, som tilsyneladende aldeles ikke generedes af den høje Sø. Derefter kom »Figaro« og »Ingegerd«.

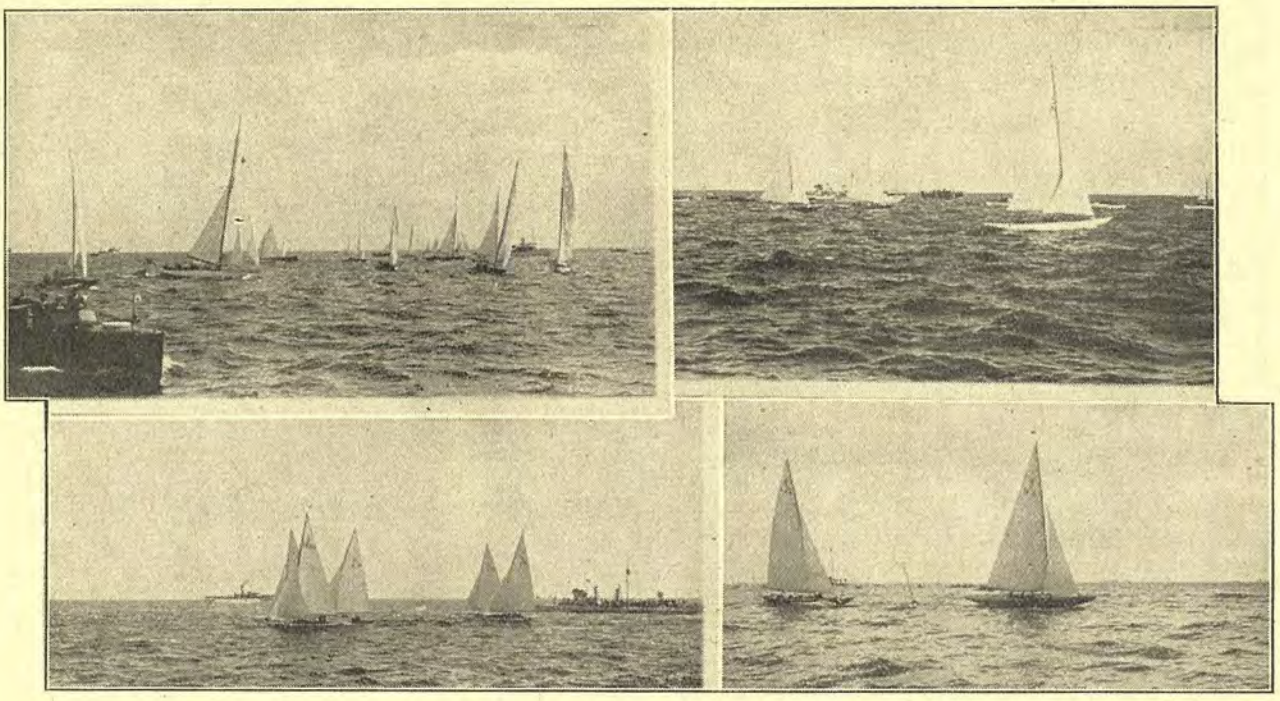
Paa Sløren til andet Mærke ændredes Rækkefølgen ikke, men Tidsforskellen mellem Baadene blev en Del mindre.

Paa andet Slør til Maallinien tog Baadene endnu mere ind paa hinanden, saaledes at de fem første Baade passerede i Løbet af 10 Sek. i følgende Orden: »Lucille«, »Saleema«, »Kemphaan«. Derefter kom »Figaro« og »Ingegerd«.

Paa Sløren til andet Mærke ændredes Rækkefølgen ikke, men Tidsforskellen mellem Baadene blev en Del mindre.

Andet Kryds blev afgørende. Alle Fartøjerne gik for Bagbords Halse med »Lucille« i en udmærket luv Position.

Det lykkedes dog ved første Mærke »Saleema« at tage Têten, saaledes at den rundede 22 Sek. før »Lu-



*Øverst t. v.*: Tilskuere fylder Farvandet; *t. h.*: Den amerikanske Baad. *Nederst t. v.*: Start. Danmark Nr. 3; *t. h.*: den finske og den hollandske Baad runder et Mærke.

cille«. »Figaro« laa 1 Min. 02 Sek. efter »Lucille«, og 3 Sek. senere kom »Ingegerd«.

»Kemphaan« saas paa dette Tidspunkt ligge paa en Bout Øster over, da lige med eet Masten gik overbord, og saa var dens Saga ude.

Paa de to Slørsider forandredes Rækkefølgen ikke, kun tog de forskellige Baade alle ind paa Amerikaneren, men den kom alligevel ind med 26 Min. i Behold.

Resultatet blev: »Saleema« 2-04-14. »Lucille« 2-04-40. »Figaro« 2-04-44. »Ingegerd« 2-04-48. »Fruits« 2-08-28. »Pan« 2-09-07. »K D. Y. 1928« 2-11-22.

Amerika havde faaet sin anden Sejr, og der bliver saaledes kun Tale om, at Amerika og Norge skal deltage i Slutkampen.

*4. Dag. — Onsdag den 11. Juli.*

Man havde ventet, at Dagens Kamp skulde blive den afgørende, men Skæbnen vilde det anderledes. »Figaro« viste sig fra sin allerbedste Side, og det var til Gengæld, som »Saleema« ikke rigtig var i Form.

Vinden var SSW.-lig med en Styrke paa 5—6 m/Sek., og Søen var en Del længere og blødere end de foregaaende Dage, hvad navnlig Nordmanden drog Fordel af.

Starten var nydelig. »Saleema« laa foran godt til Luvart, »Figaro« et Par Baadlængder i Læ. Begge Baade startede for Styrbords Halse. Kort efter Starten vendte Nordmanden og fulgtes straks af »Saleema«. Efter yderligere et Par korte Bouter lagde »Figaro« sig paa et langt Slag tilsøs, medens »Saleema« fortsatte paa Bagbords Bov. Da de atter mødtes, laa Amerikaneren endnu sikkert paa Toppen af Nordmanden. Denne syntes dog med mindre Højde at arbejde sig frem i Læ, medens begge Baadene fortsatte paa Bouten ud tilsøs. Man kunde herunder ikke andet end beundre den norske Rorsmands Dygtighed; han havde Baaden helt i sin Magt og lod den løbe for lette Skøder, hvorved »Figaro« fik god Fart. Amerikaneren indsaa, at Sejren var ved at glide ham af Hænde og tog pludselig nogle umotiverede Slag, som »Figaro« besvarede med en saa fin Manøvre, at han kort efter laa fint placeret til Luvart af »Saleema«. Ved Mærket laa »Figaro« 43 Sek. foran Amerikaneren. Ved Slutningen af første Omgang var Forspringet forøget til 1. Min. 20 Sek.

Paa det andet Kryds forsvarede den norske Rorsmand, Frimann Dahl, sit vundne Forspring til det yderste og slap ikke sin Konkurrent, men gik stadig frem, saa »Figaro« kom ind 1 Min. 44 Sek. før »Saleema« og blev dermed Dagens Sejrherre saaledes, at Amerika som Norge stod hver med 2 Sejre.

At Amerikaneren ikke var videre glad for Udfaldet er let forstaaeligt, men han haabede paa Slutkampen og var da sikker paa Sejren — men!

*5. Dag. — Torsdag den 12. Juli.*

Det var en straalende varm Sommerdag. Vinden var ret ustøt, omkring Sydvest og med en Styrke paa mellem 2 og 5 m/Sek.

I Starten gik begge Baadene saa godt som samtidig over Linien. »Figaro« laa først, og begge optraadte med Genuafok. De to Fartøjer fulgtes ad og slap ikke hinanden paa Krydset. Lidt efter lidt friskede det, og Amerikaneren forsøgte at komme fri, men »Figaro« var der straks, og efterhaanden viste det sig, at den stadig, men støt, tog lidt fra sin Konkurrent.

Ved første Mærke var »Saleema« 1 Min. 23 Sek. efter Nordmanden, og paa de to Slørsider forøgedes Forspringet saa betydeligt, at »Figaro« ved første Passage af Maallinien laa 3 Min. 47 Sek. foran Amerikaneren.

Til venstre: Kungliga Svenska Segelseskabets Pavillion ved Sandham. Til højre: Den danske Baads Besætning, fra venstre Meulengradet Madsen, Baron Wedel, E. Ruben og Illum, junior.

Paa andet Kryds laa »Figaro« altsaa langt i Forhaanden, men saa begyndte Vinden at tage af, helt ned til 2 m/Sek. »Figaro« kom ind i blegt Farvand og laa og stampede med levende Sejr og kom hverken frem eller tilbage. »Saleema« var heldigere, idet var kommen ind i et Vindbælte og derved kraftigt tog ind paa »Figaro«. Efter et Kvarters Forløb kom Vinden igen, og begge Baade fik Fart paa, og nu brød de sig ikke mere saa meget om hinanden som paa første Kryds, men var begge ude efter mulige Chancer. Nordmanden gik tilsøs, medens Amerikaneren stod ind mod Land, men dog kort efter igen vendte. Vinden friskede stadig, og »Saleema« tog godt ind paa »Figaro«.

Ved Rundingen af Mærket laa »Figaro« dog endnu 1 Min. 35 Sek. i Forhaanden. Paa Sløren tog Amerikaneren yderligere nogle Sekunder, men paa sidste Slørside løb »Figaro« igen fra den. Resultatet blev, at »Figaro« passerede Maallinien 1 Min. 40 Sek. foran »Saleema« og dermed sejrede og vandt Pokalen, et Resultat, der hilstes med umaadelig Jubel, fordi Skandinavien, igennem Norge, havde faaet Lov at beholde Pokalen.

Vi gratulerer!

---

*»Kungsholm« paa Turistrejse.*

Svenska Amerika Liniens »Kungsholm« gør i Begyndelsen af 1929 to Turistrejser til de vestindiske Øer. Skibet skal afgaa fra Gøteborg ca. 5. Januar og ankommer til New York i Midten af Maaneden. Herfra startes til Vestindien den 19. Januar og følgende Pladser anløbes: Port au Prince paa Haiti, Kingston, Jamaica, Colon, Havanna og Nassau paa en af Bahamaøerne. Efter Ankomsten til New York fortsætter de europæiske Rejsende med »Gripsholm« og ankommer til Gøteborg den 17. Februar.

Paa den anden Tur gaar »Gripsholm« fra Gøteborg den 25. Januar, og Passagererne gaar den 9. Februar om Bord i »Kungsholm«, hvorefter Skibet starter paa sin anden Rejse til de samme Havne og vender tilbage til New York den 26. Febr. Et Par Dage senere afsejler »Kungsholm« til Gøteborg, hvortil Skibet ankommer den 11. Marts.

*Ekspeditionsskibet »Dana«.*

Marineministeriet meddeler:

»Ekspeditionsskibet »Dana« er ankommet til Malaga den 19. Juli.

---

## *M/S »HIDLEFJORD«*

Burmeister & Wains Nybygning Nr. 548 M. S. »Hidlefjord«, bygget til Aktieselskabet Motorskibet »Hidlefjord«, Stavanger.

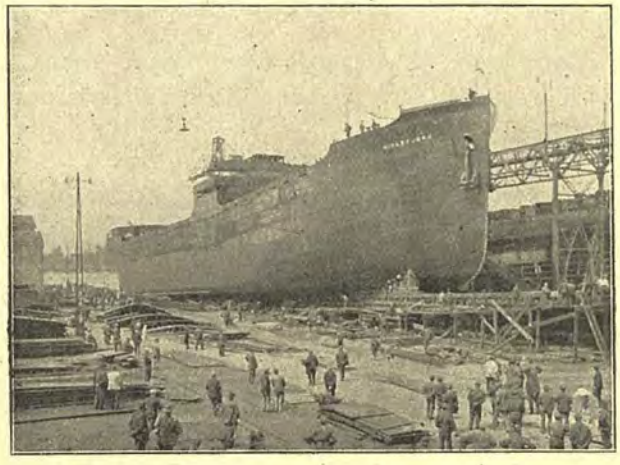
M. S. »Hidlefjord« er bygget til British Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner:

450' 0" × 59' 0" × 34' 0"

og laster ca. 11,000 Tons d. w.

Skibet vil blive forsynet med to Hoveddieselmotorer af vor nyeste Type, der tilsammen vil kunne udvikle ca. 4200 I. HK.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt.



## UNDER THE JOLLY ROGER

*Fortsat.*

*De sidste Timer.*

Mørket var allerede begyndt at liste ind over Øen, før Mr. Gibney kunde samle sig sammen til en fornuftig Tanke. I mere end en Time havde de tre Landsatte siddet dér og gloet med sløve, uforstaaende Øjne ud over Havet.

Men alene var de ikke, for et Stykke længere oppe paa Øen sad de to Vilde og stirrede uforstaaende frem for sig, først ud over Havet og derefter ned paa deres Fangevogtere, de tre Mand. Det var Synet af disse to Fyre, som bragte Mr. Gibney tilbage til Virkeligheden.

»Hvordan var det, Mac, sa'e du ikke, at hvis vi lod disse to Kannibaler blive alene tilbage paa Øen, saa vilde det af sig selv ende med, at den ene Hund aad den anden?«

Dette var for meget for Kaptajn Scraggs, der sprang op og slog sin Hat i Jorden med et Klask. Hans Ansigt var hvidt af Rædsel, og det var ikke til at undre sig over, at hans Nerver hellerikke var i den bedste Orden efter alt det, han havde været udsat for af Sindsbevægelse, siden han kom til Søs med en Gaa-paa-Karl som Mr. Gibney.

Nu var der ovenikøbet Udsigt til en langsom og kvalfuld Død. saa hans Frygt gav sig ubændigt Udslag i en Art vild Krigsdans ovenpaa Hatten, der var af Straa og kort efter kun lignede et Bundt Halm.

»Fanden staa og fortære i det,« hvæsede han. »Hvis ikke de Fyre deroppe finder paa at overfalde os, maa I kalde mig Mads! Af alle Jordens Idioter, Tyveknægte og Gorilla-Aber er du, Bartholomæus Mac Goffey, den værste!«

»Gibney, dit dumme Asen! Hvorfor fulgte du hans Raad? Det var jo en idiotisk Idé, den med at boxe her paa Øen! Selvfølgelig sku' vi ha' hældt de Kabylere udenbords. Nu er der kun een Ting at gøre, og det er med Stok og Sten at gaa løs paa dem for at beskytte os selv.«

»Storartet, du gamle Spejderchef,« svarede Gibney roligt. »Du raaber og skriger for meget, og det kan nu eengang ikke hjælpe at tude over den Mælk, som er spildt!«

»Ti stille, jeg hader dig, din Skurk!«

»Lad os danne et Kobinson Krusue Møde og snakke om Tingene!« svarede Gibney.

»Bifaldet!« mumlede Mc. Guffey.

»Saa hør her,« sagde Kommandøren. »Det første, vi maa gøre, før vi holder Møde, er at organisere en Ekspedition til at fordrive de to Kannibaler over til den anden Ende af Øen. Jeg kan ikke faa det over mit Hjerte at dræbe dem, men vi maa ha' dem af Vejen, før de bliver for opkæftede og frække overfor os.« — »Det var en glimrende Idé,« svarede Mac Guffey og tog en Sten op, som han langede over mod Kongen.

Mr. Gibney sendte to Stykker Kasteskyts samme Vej, medens Kaptajn Scraggs nøjedes med at skælde ud som en vred Terrier. Resultatet blev selvfølgelig, at Fjenden flygtede i vild Uorden tæt forfulgt af Syndikatet. Efter en Jagt paa mere end en halv Time indstillede Gibney Kampen og førte sine Tropper tilbage til Kysten.

»Lad os nu tænde et Baal, ikke fordi vi faar Brug for det, men for Selskabs Skyld. Og lad os saa ganske rolig sove til i Morgen. Til den Tid vil Maskineriet her oppe i Hjerneskallen være i Orden, og saa skal jeg sørge for en ordentlig Frokost, selv om det er et fordømt Hul saa bart som en tom Stegepande.

— — —

Saa snart Dagen Gryede, var Gibney i Overensstemmelse med sit Løfte oppe og kigge efter noget til Frokost. Han var saa heldig at finde nogle Vildgæs, der sad og sov paa et Par store Sten. Det lykkedes ham at slaa en seks, syv Stykker af dem ihjel ved Hjælp af en Kølle. Paa Vejen tilbage opdagede han i en Revne paa et Klippestykke nogle Haandfulde Havsalt, og Frokosten en Times Tid efter bestod derfor af Roast-Gaas.

Den var unægtelig noget oliet og havde Fiskesmag, men det var dog bedre end ingenting, saa Forsamlingen var tilfreds. Frokosten vilde i det hele taget være forløbet uden Mislyd og som et virkeligt Festmaaltid, hvis ikke Kaptajn Scraggs stadig var kommen med Hentydninger til sin voldsomme Tørst. Endelig tabte Mac Guffey Taalmodigheden og skældte Kaptajn Scraggs ud, saa denne sad med angerfyldt Udtryk i Ansigtet og Taarer i Øjnene. Dette var til Gengæld Mac Guffey for meget, hvorfor han venskabeligt klappede ham paa Skulderen og bad om Forladelse.

Kaptajnen mumlede noget om Tilgivelse og tilføjede noget ubestemmeligt om, at Døden vilde jo gøre dem alle lige!

»Det næste Job, som paaligger Syndikatet, er at søge efter Vand her paa Øen,« faldt Mr. Gibney ind, ivrig efter at stifte Fred.

Saa søgte de hele Formiddagen. Med smaa Mellemrum saa de et Glimt af de to Kannibaler, som listede sig frem og tilbage imellem Sandbankerne.

Der var intet Vand, men henad Midten af Øen var Jordbunden mindre sandet, og her voksede en Klump Kokos-Palmer, der helt indbydende lod de duskede Kroner svaje for Vinden.

»Her i denne lille Lund bliver vi,« sagde Kommandøren, »saa kan vi holde Vagt over disse

grønne Kokos-Nødder. Der maa mindst være henved et hundrede Stykker af dem. Desuden er der nogle spiselige Taro Rødder, har jeg set. Se disse Kokosnødder er fulde af Mælk, saa de maa kunne holde os i Live en Uge eller to, hvis vi holder os paa smaa Rationer. Naar vi bader flere Gange om Dagen, kan vi holde Tørsten nede, og maaske vil der ogsaa komme lidt Regn.«

»Naa, ja, men selv om det, hvad saa,« snærrede Kaptajn Scraggs, »vi har jo ikke noget at samle den i. Det skulde da være Hattene.«

»Well, din gamle Gnavepind,« svarede Kommandøren irriteret, det er jo heller ikke sikkert, du er tørstig hele Tiden. Og med Hensyn til *din* Hat, saa ligner den jo et Dørslag.«

Kaptajn Scraggs dirrede af Gnavenhed, men holdt Mund, og saa tog Gibney pludselig Afstanden hen til det nærmeste Træ i tre Spring og entrede op ad Stammen paa gammel Sømandsmanér. Lidt efter kom der, i Stedet for Kokos-Nødder, en kraftig og ubehersket Skylle af Ondskabsfuldheder ned over dem.

»Gib, min søde Dreng,« spurgte Scraggs, »hvad er der dog i Vejen med dig?«

»Det er den Hund til Tabu-Tabu, som fuldstændig har ribbet vor Kokos-Skov,« skreg Kommandøren rasende som Svar. »Han maa have tilbragt den halve Nat oppe i Træerne.«

»Saa lad os være Himlen taknemlig for, at han dog ikke har hugget dem allesammen,« sagde Mc. Gufffey udmygt.

»Kast en Nød ned nu, Gib,« raabte Kaptajn Scraggs, »jeg er lige ved at daane.«

— — —

I Overensstemmelse med Kommandørens Plan slog de Forladte sig nu ned i Lunden. En Uges Tid klarede de Situationen ved Maaltider paa Vildgæs, Taro-Rødder, Kokosnødder og Mælken derfra. En anden Dag fandt Scraggs en Havskildpadde, som maatte lade Livet, dog først efter at den havde lagt sine Æg, hvad der gav god Forandring i den daglige Kost. Ikke desto mindre gjorde denne usædvanlige Kost, som endda fortæredes halvraa, og ligeledes Manglen paa Vand sig gældende. Deres Modstandsevne svækkedes hurtigt Dag for Dag.

Da Gibney opdagede, at det snart vilde være ham umuligt at gaa til Vejrs mere efter Kokosnødder, tilbragte han det meste af Dagen oppe i Træerne og nedkastede det, han kunde finde, hvad der dog ikke var meget. Da de heldigvis alle havde deres Skedeknive i Behold, var der i og for sig ikke Anledning til Frygt for Overfald fra Tabu-Tabu og Kongens Side. Forøvrigt holdt de to Vilde til paa den anden Side af Øen og led lige saa meget som deres hvide Naboer.

Da Ugen var gaaet, var alle langt nede, og Mac Guffey viste Tegn paa Feber. De havde alle mistet en hel Del af deres Huld, Haaret var begyndt at graane fælt. Det var ikke nogen Skønheds-Trio, som sad dér og kiggede paa hverandre.

Om Eftermiddagen paa den tiende Dag trak Skyerne sammen. Mr. Gibney forudsaa en Orkanbyge — en willi wow. Da Kaptajn Scraggs ikke kendte Udtrykket, spurgte han beskedent, om det var noget, som kunde spises.

Den Nat regnede det godt, og Gibney opdagede til sin og de andres Glæde, at der paa en af de store Sandsten var en Fordybning, der indeholdt mindst 10 Galloner Vand. De drak, hvad de formaaede, og følte sig straks kvikket op og Kræfterne vende tilbage.

Nu dukkede pludselig Tabu-Tabu og Kongen op og tiggede Vand. Endskønt Mr. Gibney bandede og tordnede, tilstod han dem dog deres Bøn, og Kongen kastede sig som Tak paa Knæ for Kommandørens Fødder og kyssede hans Støvlesnuder. Men heldigvis lod han sig ikke besnære af deres ydmyge Lader, derimod lod han dem faa en Kokosskal fyldt med Vand med sig, hvorefter han atter beordrede dem langt over paa den anden Side af Øen.

Den trettende Dag var den sidste Draabe Vand gaaet, og paa den toogtyvende Dag forsvandt den sidste Kokosnød. Udsigterne til mere Regn var minimale, og Vildgæssene ved Stranden flygtede fra dette Ufredens Sted, saaledes at det ikke alene var besværligere at faa fat i dem, men alene det at spise dem havde sine Vanskeligheder.

Nu var Mc. Guffey naaet saa vidt, at han knapt kunde rave ned til Stranden efter Skildpadde-Æg kort sagt: hele Forbundet var elendigt og medtaget.

Paa den fireogtyvende Dag besvimede Kaptajn Scraggs to Gange, og paa den seksogtyvende Dag kravlede Mc. Guffey ind i Skyggen af en vissen Mimose-Busk og begyndte at bede!

For Mr. Gibney var dette et ubedrageligt Tegn paa, at Mc. Guffey nu var uden sine Sansers fulde Brug. I Skyggen af den nærmeste Busk laa Kaptajn Scraggs og fablede om Øl med Kulsyretryk i Havnekaféen, og Gibney selv kæmpede den sidste Kamp med sine egne Sorger, medens han paa bedste Maade plejede Kammeraterne, indtil deres Tunger klæbede mod Gaden, og hver en Stemme forstummede, medens Ensomhedens Stilhed sænkede sig over den ulykkelige Lejr.

Nu bar det mod Slutningen.

Kommandøren vidste det, forstod det saare godt og sad med Hovedet i Hænderne; de bøjede Arme støttet mod Knæene. Ufatteligt, uvirkeligt, uforstaaeligt stod det hele for ham. Og langsomt begyndte hans Legeme at svaje, han mumlede et eller andet og faldt forover og laa stille.

Men som han laa der paa Grænsen til det uvisse, medens alt svømmede ud i eet for hans halvt tilslørede Blik, drømte han, at »*Maggie II*« kom til Syne derude bag Pynten med alle Sejl sat og for en frisk Kuling. Han syntes, han saa den luffe op og ligge dér med de blaffende Sejl. Straks efter blev Sejlene strøget, og et lille Plask for Boven forraadte, at Ankeret var gaaet udenbords. Nu blev der Bevægelse paa Dækket, og Gibneys dødssvage Øren opfangede Kanakadrengenes Sang, da de tog i ved Hvalbaaden og roede mod Land. — Gibney drømte, at der sad en hvid Mand agterude i Baaden, og det saa ud, som om den hvide Mand sprang i Land og hurtigt løb hen mod ham. Og — ja her skiltes Gibnes Læber til et stort, skævt Smil, da han blev klar over, hvor tosset det hele var — for det saa jo ud, som om den hvide Mand lignede Neils Halvorsen! Herregud, Neils Halvorsen, var det den eneste, hans tomme Hjerne nu kunde huske! Ham, Neils, den smaatossede, indesluttede Dæksmand fra Frugtfarten! Ham den hjulbenede Neils, med sit dumme Hundesmil og — — —

Mr. Gibney gned sig over Øjnene med sine skælvende Hænder og forsøgte at rejse sig. Hvad var det? Et Raab! Det *var* absolut en Lyd, som ikke kunde være Bølgernes Larm eller Vindens Sus, heller ikke nogen Fugl — ejheller de Vilde!

»Væk med Hænderne!« skreg Mr. Gibney mod en Skikkelse, som nærmede sig ham og slog i det samme med sine svage Arme og Næver efter den anden. Men til ingen Nytte!

Han følte pludselig sig selv grebet af to stærke Arme og baaret en forfærdelig lang Vej ned langs Stranden. Saa var der nogen, som stænkede koldt Vand i Ansigtet paa ham og derefter pressede en Ske med Whisky og Lemonade ind mellem hans stivnede Læber. Hans hendøende Sanser forvirredes et Øjeblik, saa kom han til sig selv og opdagede, han laa i en stor Redningsbaad. Mc. Guffey laa ved Siden af ham, og et Par Alen fra ham sad den gode gamle Dreng, selveste Neils Halvorsen med Kaptajn Scraggs Hovede mellem sine Knæ. Netop som Gibney fik Øje paa dette mærkelige Sceneri, aabnede Kaptajn Scraggs sine Øjne, saa op paa Neils Halvorsen og sa'e:

»Hvad, er det ikke det gamle Tossehovede, Neils?«

Saa rystede han lidt paa Hovedet og fortsatte:

»For hvis *det* ikke er Neils, saa er jeg et Ærkefjols, og saa maa jeg hellere gaa overbord.«

Saa gled hans Øjne til, og hans Krop fik et Par Trækninger, der kunde se ud, som om han følte sig tilfreds. I hvert Fald at han var i Sikkerhed.

Mr. Gibney drejede sig en Omgang og rejste sig paa sine Knæ, idet han stirrede ind i Mac Guffeys dødblege Ansigt.

»Mac, gamle Skibskammerat! Mac, tal til mig! Lever du —?«

B. Mc. Guffey, Esquire aabnede sine glansløse Øjne og hviskede:

»Fik vi maset dem? Det sidste, jeg husker, er, at Kongen var ved at mase Scraggsy. Og Tabu — sikken Dreng — han var go'!«

Mc. Guffey standsede og trak Vejret, medens hans Blik gled rundt over Baadens Tofter. Saa trak en Skygge af Rædsel hen over hans Ansigt og sank i hans dybe Øjne:

»Neils!« raabte han, »Neils! Vend om, for Himlens Skyld! Der er to Vilde — endnu — tilbage paa Øen! Giv dem i hvert Fald lidt Vand! Det er Menneskeædere, men lige meget! De stakkels Djævle — bare de lever endnu! Jeg vilde ikke lade en Krokodille blive tilbage paa den forbandede Ø.«

En Time senere var Robinson Krusoe-Foreningen tilligemed »Fredag« og »Geden« i Sikkerhed ombord paa »*Maggie II*«, hvor Neils Halvorsen med Glædestaarer ned over de broncefarvede Kinder havde travlt med at dele smaa Rationer Whisky og Soda ud til dem. Og da de var stærke nok til at taale en rigtig »Sjus«, tog Halvorsen dem ud paa Dækket og forklarede, hvad der var sket. Da han var færdig, vendte Kaptajn Scraggs sig om mod Mr. Gibney og sa'e::

»Gib, gamle Dreng, kom med et Forslag!«

»Ja,« svarede Gibney, »jeg foreslaar, at vi sætter Kongen og Tabu-Tabu af paa den første beboede Ø, vi kan finde. De har lidt nok. — Og saa foreslaar jeg, at vi overgiver Ejendomsretten til »Maggie II« til den bedste Skandinav, som findes her i Verden.«

»Hørt!« svarede Mr. Guffey.

»Vedtaget!« brummede Kaptajn Scraggs.

— — —

Hvorledes de senere optog Neils i Kompagniet og delte Herlighederne med ham, vedkommer ikke dette Afsnit, som kun er gengivet for at vise, hvilken glimrende Historie der er skabt over disse fire »virkelige« Personer, der efter Forfatterens Opgivende sejler den Dag i Dag paa Amerikas Vestkyst. *Red.*

**DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB**
**KØBENHAVN K.**
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

fh. S. JOHANNESSON
**FEDEVARER OG KONSERVES**
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

**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 Ryvang 906**
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

**Til Vejledning for Søfarende**

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende
Skibsfarver er *Sadolin & Holmblad's*
**ANKER**
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

*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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.*

**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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

**DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING**
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 — NYHAVN 57 TELF. 5241 — L. SABROE Telf. V. 1941 u.
*Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.*
**Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.**

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
*Generalagenter for Sydskandinavien:*
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

VIKINGEN's ANNONCØRER
ER DE LEDENDE I
BRANCHEN

DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

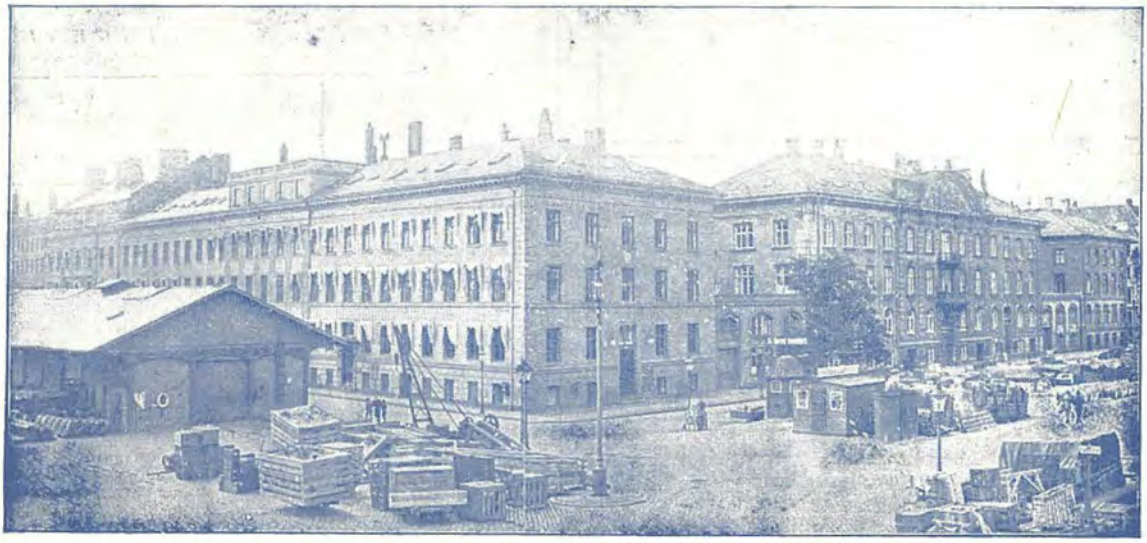
M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

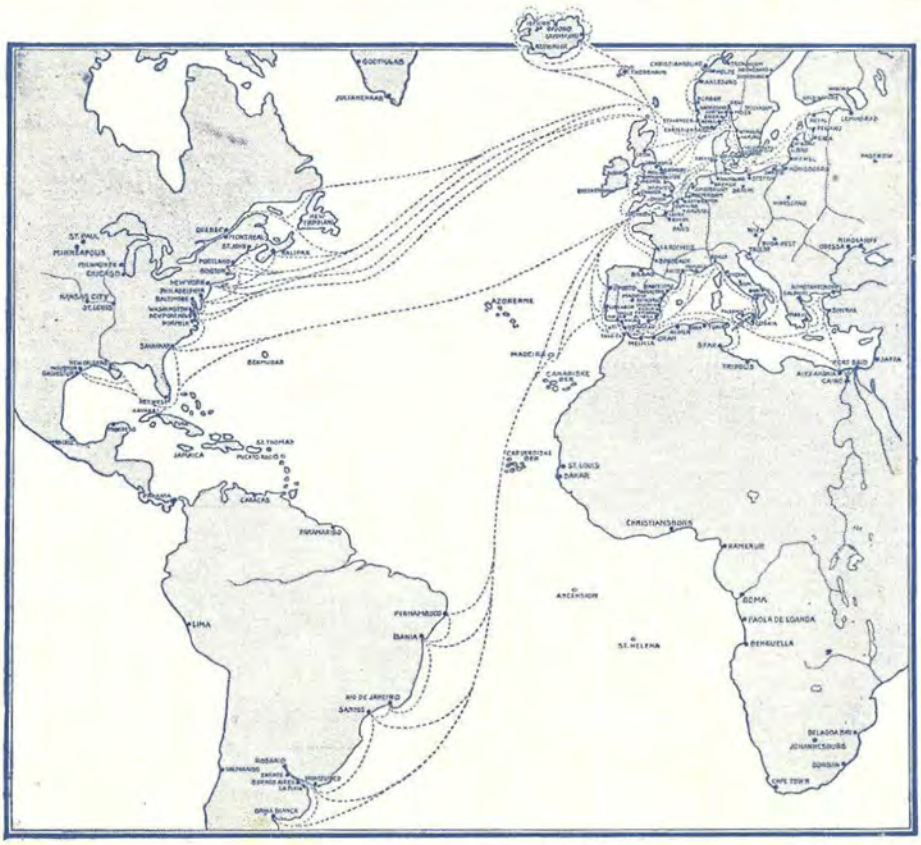
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

## SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*

# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. - -

## "THE VIKING"

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

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

## De gamle Huse ved Knippelsbro.

Maleri og Digt af Christian Bogø.

I Velmagtsdage Købmandsgaard
med egen Brygge, hvor de stolte Skuder
hjemvendt fra lange Rejser lagde til
med Lasten dyrebar fra fjerne Kyster bragt!
Nu kun som Rønne, den tilbage staar,
hvor Solen endnu smiler i de grønne Ruder,
Mens Vinden driver frit sit Spil
er Tidens Patina paa Stedet lagt.

Og se! Endnu en Aabenbaring skøn
her ved det travle Liv om Broen,
et Minde om hin gyldne, fjerne Tid
da Skønhed end til Hverdag kræved' Plads!
Nu stønner du ved Værfters Drøn,
og tusind andre Lyde dræber Roen
endnu dig skaaned dog din Skæbne blid
og i vort Øje er trods alt du et Palads!

Nu vugger under Bindingsværkets Tavl
saa mangen vejrbidt Nordsø-Kvase,
med Motorhus og Stormrig og de røde Sejl
og Havets sølvertunge Dræt i Garn.
Nu stolte Motorlinere forbi din Gavl
tungtlastet henad Strømmen dase!
Stolt knejser du — og dybt i Vandets Spejl!
Lad vor Tid værne — om sin Fortids Barn!


50 ØRE
No. 9 1928

50 ØRE
SEPTEMBER 5. AARG.

AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**KØBENHAVN**

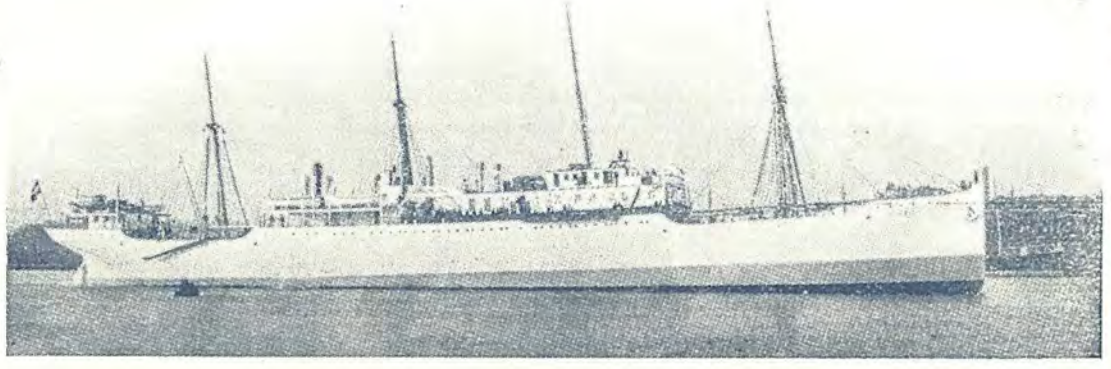
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

---

*Egne Agenturer:*
Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban, Johannesburg og Cape Town.
*Regelmæssig Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

---

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



DICK'S MARINE OILS

Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

---

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN

SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS

*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

---

# ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG

I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF

AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS

TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370

## SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG

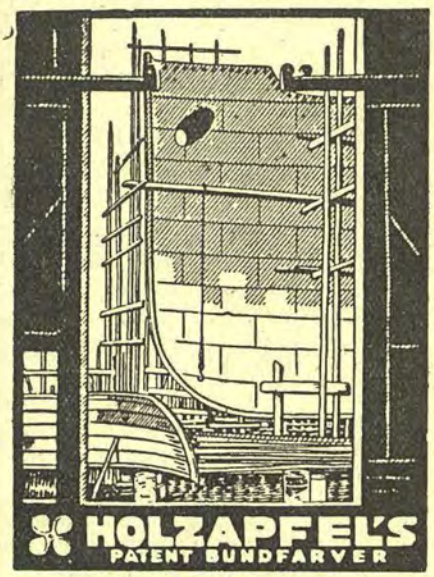
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER

ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE

AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

---

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

---

**VIKINGEN's**

**ANNONCØRER**

**ER**

**FØRENDE FIRMAER**

**I SØHANDELEN**

**OMTAL**

**V I K I N G E N**

**VED DERES**

**INDKØB**

---

**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL** A/S

GL·KONGEVEJ·3·TELEF·12,017

*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*

*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*

*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion 6. Septbr.

---

A/S HANNIBAL SANDER

EMDRUP—KØBENHAVN

TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61

Omstilling til samtlige Afdelinger.

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

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

---

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2

**AALBORG**

Telegr.-Adresse: „UTZON"

---

**J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S**

KUL- & COKES-IMPORT

TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"

TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718

STATSTELEFON 70

ESBJERG

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELF. 427 TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHÁVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
*en gros: BISCUIT & KIKS* *Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER*
*Landets ældste Biscuitfabrik*

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

*INDHOLD*

Forside i Flerfarvetryk. *De gamle Huse ved Knippelsbro.* Efter Maleri af Christian Bogø. *Digt* af Christian Bogø.
*Sejlsporten og dens Betydning.* (Foto).
*Olympiadens Resultater.*
*Hvad den danske Stat byder danske Sejlskibe.* (Foto).
*Da Svitzers »Juno« sank.* (Foto).
*De tyske Kæmpedamperes Søsætning.* (Foto).
*Et Minde fra den første Langfartstur.*
*Kvinder og Børn først.* (Illustreret).
*Den nordiske Navigatørkongres.*
*Sømandens Billedbog.* (Fotos).
*Nyt fra Søen.*

*Luftpost fra Linere. — Forsøget med »Ile-de-France«.*

Générale Transatlantique's Liner »Ile-de-France« har nu udført sit første Forsøg paa at anvende Flyvebaad til hurtig Aflevering af Posten. Eksperimentet faldt heldigt ud, og Flyvebaaden gik de 450 Sømil fra Skibet til Land paa fire Timer og sparede derved 16 Timer.

Rederiet vil dog afvente yderligere Forsøg, før man gør Forsøg med andre af Liniens Skibe og før man gaar til ogsaa at føre Passagerer, hvilket vil tage nogen Tid endnu. Foreløbig holder man sig alene til Postbesørgelse.

Ogsaa Canadian Pacific Linen har Planer om en lignende Postbefordring, medens Cunard Line og White Star Line i det mindste foreløbig ikke har tænkt sig at benytte Aëroplaner.

»Ile-de-France«-Forsøget har tidligere været udført fra andre Skibe, idet en Flyvemaskine den 15. August 1919 forlod New-York Kl. 1½ Eftermiddag og en halv Time senere kastede Posten ned paa Dækket af »Adriatic«, der afsejlede fra New-York Kl. 12½ Eftermiddag.

Denne nye Form for Befordring af Posten kan med Tiden føre til, at Skibene fra Storbritannien til Australien kan løbe til Port Said uden at anløbe nogen Havn paa Vejen og dog aflevere Posten i Lissabon, Gibraltar, Algier, Malta og Neapel. Skibene kan atter gaa fra Suez til Colombo uden at standse og paa Vejen aflevere Posten i Port Sudan, Khartum og Adén.

*Svenske Fiskeriundersøgelser i Kattegat.*

Den svenske Havundersøgelsesdamper »Skagerak«, Chef, Kaptajn *Sunde*, foretog i Midten af August med Skagens Havn som Basis Undersøgelser i Kattegat angaaende Sildens Vandringer og Ernæringsforhold. Dr. *Nybelen* er Togtets videnskabelige Leder. Undersøgelserne skal periodevis fortsættes i September, Oktober og November.

*Polsk Damper.*

Den anden Damper er nu leveret til et Rederi i Gdynæa efter at have været paa Prøvetur fra et Værft i Stockton-on-Tees. Den er 337 Fod lang, bygget til Lloyds højeste Klasse med 11 Dampspil, teleskopiske Master, elektrisk Lys, Radio og Undervandssignalapparat. Maskinen er 3-Gangs, og Damp faas fra to Kedler med 180 lb. Arbejdstryk. Farten bliver 12½ Knob.

*Hollandsk Motorskib.*

Motorskibet »Poeta Roebiah« er søsat i Rotterdam til Rederiet Nederland i Amsterdam, 515 Fod lang og paa 17,500 Depl. Tons. Det er det største Fragtskib, der endnu er bygget i Rotterdam, og det drives af en 8-Cylinder enkeltvirkende Sulzer Motor med 7040 HK. Paa Beddingen lægges nu Kølen til et belgisk Fragt og Passagerskib paa 9000 Tons. Konkurrencen er stadig stor for de hollandske Værfter, og der arbejdes praktisk talt kun paa hollandsk Tonnage.

Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13

# C. K. HANSEN KØBENHAVN K.

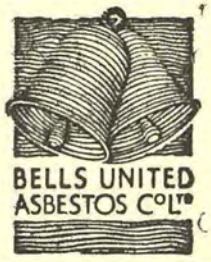
Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.

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

Bunkerkul-Afdeling. **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** *Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot.

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

---




## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403

— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

---

## H. DAUGAARD, KOLDING

**SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.**

AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

---

## CARL HANSEN

SØ- & HERREEKVIPERING

NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168

**Stort Udvalg i**
**Oliefrakker og Gummistøvler.**

---

## 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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

---

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

---

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.

---

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

---

**Den bedste Anbefaling**
for

# HEMPEL'S

**PATENT-FARVER**

er de mange Efterligninger

Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.

Kun hvis Navnet **HEMPEL** findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte

**J. C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK**
Eneste danske Special-fabrik for Patent-Farver
**København K**

*Skibsproviantering* **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.**

**Sct. Annæ Plads 28** **København K.**

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 94 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 5410 KØBENHAVN K.

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

## A/s Svendborg Skibsværft af 1926

**Nybygning og Reparationer.** **Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.**

# KAMPMANN & HERSKIND

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

## KUL OG COKES IMPORT

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**

# IVER C. WEILBACH & Co.

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

**SØLVER & SVARRER**
**Statsautoriserede Kompasrettere.**

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.

# NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKES-IMPORT

**NØRRESUNDBY**

**Bunkers.**

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

## G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER

KØBENHAVN

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ⌀ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ⌀ PORTOFRIT OVERALT ⌀ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ⌀ TELEF. 9822 ⌀ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# Sejlsporten og dens Betydning.

HI-HI's BESÆTNING: Grosserer *P. Schlütter*, Føreren, Direktør *W. Vett*, Prokurist *Høy-Petersen* og Gross. *N. O. Møller* ombord i *Julnar*.

Saa blev det de danske Sejlsportsmænd, som skulde redde Olympiadens Stævne for de danske Farver.

Fraregnet det danske nationale Transportmiddel paa Landeveje og Gader, Cyclen, paa hvilken Danskerne viste sig som Mestre, stod det slemt til med den danske Deltagelse i Verdensstævnet, hvor dansk Sport ikke alene led Nederlag, men i det Hele taget paa mange Maader nærmest blev til Grin. Den danske Sejlsports Sølvmedalje var

noget nær det højeste, vi kunde naa, idet der ikke indenfor Sejlsporten, som indenfor Løb, Svømning o. s. v. er forskellige Afdelinger.

Vi under af Hjertet gerne Norge Førstepladsen og har kun al god Grund til at hædre vore raske Sejlsportsmænd, ligesom vi burde have hædret dem ved deres Hjemkomst i Lighed med, hvad der f. Eks. blev Cyclerytterne til Del.

Men hvad gjorde vi?

Vi lod dem passe sig selv — som vi altid lader Sejlsporten passe sig selv — og knapt nok har Dagbladene gjort Resultatet op fra Olympiaden og nævnet Sejlsportsmændenes Indsats.

Betyder da en dansk Sejr paa de blaa Bølger ikke saa meget som Boldsparkernes, Landevejtravernes eller Bicyclekørernes?

Og betyder i det Hele taget *det* noget, at danske Sejlsportsmænd bringer Laurbær hjem?

Dertil er for det første at sige, at Sejlads er for Danmark et nationalt og derfor naturligt Udtryksmiddel paa en Kampplads. Paa Havet ligger Danmarks naturlige Indsats, baade Daglivets saavel som naar Sportsaanden maner til Daad. Og derfor, alene derfor, bør vi altid ved Kapsejladser kunne møde med første Klasses Materiel ikke alene i Skibsmateriel, men ganske særligt i Menneskemateriel. Netop dette sidste ikke mindst er Udtryk for en Slags *Overskud*, man kunde sige *Blomsten* af vore sejlende Mænd.

Det er selvfølgelig ingen Tilfældighed, at Norge ved Kapsejladserne hævder sig, som det gør, og her er vi ved Sagens Kerne. Thi selv om den norske Konstruktør og Sejlsportsmand *Anker* maa betragtes som et Unikum (ja maaske endda som en Slags Professionel), saa er der ingen Tvivl om, at Norges Indsats paa Sejlsportens Omraade som Helhed betragtet er et Kraftudtryk bogstavelig talt for Norges Indsats paa Havet indenfor Handelsmarinens og Havfiskeriets Omraade. Den Førerstilling, Norge her indtager sammenlignet med Alverdens Folk og Nationer, er saa ubestridt, at det vil falde vanskeligt at komme med nogen Kommentarer. Men tror nogen for Alvor, at Norge vilde have fostret en Mand som Anker, en Sejlsportsaand og Indsats som den norske, hvis der ikke bag denne stod en Nation med Saltvand i Aarerne, en Nation, et Folk opfyldt af saltfrisk Vilje til at ville sejre.

Sammenlignet hermed staar danske Sejlsportsmænd udmærket Maal, men det er, som om de faa, som de er, er *forud* for Nationens Vilje. Man føler instinktsmæssig, at der i det danske Folk, hos Menigmand som Lederne i alle Forhold, ikke er den rette Forstaaelse af Sejlsportens Betydning og derfor heller ikke den rette Støtte tilrede.

For det store internationale Samkvem er ikke mindst Sporten det store Bindeled. Det er en fejl Tro, at Vareudveksling alene, Export alene eller Produktion af materielle Værdier er det eneste saliggørende i en Nations Samfundsøkonomi. At skabe saa meget som muligt er ikke altid det eneste rigtige, det ser f. Eks. Skibsfarten ved Tilstedeværelsen af for megen Tonnage. Mange Strømme og Retningslinjer krydser hverandre i Samfundsøkonomien. Et helt Lands Produktion maa lægges om, naar en bestemt Idé gør det gamle umuligt. Hvis det før gjaldt om at spise saa meget som muligt, gælder det nu, efter Hindhedes og derefter Lægernes Udsagn, det modsatte — hvilket giver mindre Omsætning. Dette kan overføres paa andre Forhold, og tilsidst maa »Haand« og »Aand« nærme sig en dybere gensidig Forstaaelse.

Det tør nok siges — og her kan vi paakalde Formanden for K. A. S., Hr. *Knud Degn* — at det er sikkert ikke de daarligste blandt Handelens Folk, hvem Havets friske Aande har givet ny Kraft. Men eftersom ikke paa Rad den samlede danske Sømandsstand kan gaa i Land og bygge Foretagender op — der skal jo dog stadig sejles — saa ligger det klart, at Sejlsportens Betydning for Nationens Liv og Trivsel ikke maa underkendes.

En sund Sjæl i et sundt Legeme er Sportens Alfa, men dens Omega er: Ingen Sport uden Sportsaand, ædel, loyal Kappestrid, Maal og Sejr!

Saaledes bliver Kapsejladserne ikke en Leg, men en Forskole til Livets haarde Spil, og hver vunden Sejr er Udtryk for Kraft, Raadsnarhed og Handledygtighed. Dette gælder dobbelt, hvor Talen bliver om Kamp med en anden Nation og Sejre vundet i Udlandet, thi her virker Sejren dobbelt, fordi Glæden over den finder Genklang i derboende Landsmænds Hjerter.

CHRISTIAN BOGØ.

Specielt fotograferet til VIKINGEN.

# Hvad den danske Stat byder danske Sejlskibe.

## Vore Smaasejleres Vanskeligheder. — En Henvendelse til Udenrigsministeriet om at søge gennemført Forbud mod tyske og hollandske Smaaskibe i dansk Indenrigsfart.

Gennem flere Aar har de danske Smaaskippere klaget over den overhaandtagende Konkurrence fra udenlandske — særlig hollandske og tyske — Smaaskibe i dansk Indenrigsfart, og nylig fremsattes som bekendt offentligt denne Beklagelse meget stærkt af Forretningsføreren for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe«, Translatør L. Rasmussen, Svendborg.

Fra den nævnte Forenings Side er der da ogsaa nu rettet en Henvendelse til Indenrigsministeriet om ved Regeringens Hjælp at søge opnaaet, at tyske og hollandske Skibe paa under 100 Brutto-Registertons udelukkes fra Farten mellem danske Havne indbyrdes.

Aarsagen til, at danske Skibe ikke kan konkurrere med de tyske og hollandske Smaasejlere paa disse Farter, ligger som tidligere fremhævet i, at Hyrerne er højere i de danske Skibe end hos Konkurrenterne. Deres Ulykkeforsikring andrager kun cirka Halvdelen af, hvad den er i danske Skibe, og endvidere nævnes det, at de udenlandske Smaaskibe ofte har Skipperens Familie ombord, saaledes at den gør det ud for Besætning. Endelig paapeges det, at de tyske Skibe ofte er maalt til en altfor lille Netto-Tonnage i Forhold til deres Lasteevne, saaledes at deres Havneudgifter derved reduceres uforholdsmæssig stærkt.

Foreningen udtaler i Henvendelsen til Udenrigsministeriet, at Forholdene i Øjeblikket er saa alvorlige, at den lille, danske Sejlskibsfart trues med Undergang, hvis der ikke gribes ind.

Dette er saa meget mere skandaløst, som den danske Stat lige har bevilget store Summer netop til disse danske Smaafartøjer, for at de kunde faa en haardt tiltrængt Motor installeret.

At give med den ene Haand og tage med den anden vil være uklogt, ja rent ud forbryderisk forkert. Og man vægrer sig ved at tro, Staten vedblivende kan sidde »Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe«s Henvendelse overhørig.

*De nordiske Handelsflaader. — Udvidelser og Afgang i 1927.*

Det norske Veritas Halvaarsstatistik over de nordiske Handelsflaader er offentliggjort. Heraf ses, at *Norges Handelsflaade* i 1927 havde en Nettotilgang i Motorskibstonnage paa 104,300 Br. Tons, medens Damptonnagen gik tilbage med 1190 Tons. Da der for Tiden næsten udelukkende bygges Motorskibe, er det en Selvfølge, at Dampskibstonnagen er i Tilbagegang, og naar Tilbagegangen ikke blev større for 1927, har det sin Grund i et tilfældigt Indkøb af Tankdampere.

Ved Salg til Udlandet udgik 66 Skibe paa tilsammen 121,400 Tons. Af Dampere forliste 17 med 23,495 Tons, hvilket er 1,11 pCt. af Antallet og 1,05 pCt. af Tonnagen. Af Motorskibe og Motorfartøjer forliste ialt 12 paa tilsammen 2864 Tons. For den samlede Flaade — ogsaa Sejlskibe — er Forlisprocenten 1,70 af Antal og 0,97 af Tonnagen. Forlisprocenten for Dampere af Staal og Jern aene er 10,77 og 1,00 henholdsvis af Antal og Tonnage.

I det nu forløbne Halvaar af 1928 er Motorskibstonnagen forøget med 94,000 Br. Tons, medens Damptonnagen har en Nettoafgang paa 800 Tons. Af ældre Tonnage er købt fra Udlandet 56,000 Tons, og ved Salg til Udlandet er i Halvaaret udgaaet 44 Skibe med 64,000 Tons, hvilket er usædvanlig meget. Der er i Aar forlist 12 Skibe paa ialt 13,800 Tons.

*Sveriges Handelsflaade* havde i 1927 en Netto-Tilgang i Motorskibstonnagen paa 3500 Tons og i Dampskibstonnagen paa 31,800 Br. Tons. I det forløbne Halvaar af 1928 er Motorskibstonnagen forøget med 16,500 Tons og Dampskibstonnagen med 17,600 Tons.

I 1927 forliste 12 Skibe paa tilsammen 10,700 Tons, hvilket giver en Forlisprocent paa 0,86 og 0,80, henholdsvis af Antal og Tonnage. Iaar er forlist 4 Skibe paa tilsammen 5800 Tons.

*Danmarks Handelsflaade* er i 1927 gaaet tilbage med 41 Skibe og 31,000 Tons. Dampskibsflaaden er formindsket med 20 Skibe og 50,400 Tons, Motorskibene er gaaet tilbage med 8, men Tonnagen er forøget med 22,900 Tons. Sejlskibsflaaden er gaaet tilbage med 13 Skibe og 3560 Tons. I det forløbne Halvaar er der en Netto-Forøgelse i Tonnage af 25,800 Br. Tons. Dampskibsflaaden er formindsket med 11,700 Tons, men Motorskibstonnagen er forøget med 38,400 Tons.

I 1927 forliste 6 Skibe paa ialt 5100 Tons, hvilket giver en Forlisprocent paa 0,76 af Antal og 0,48 af Tonnagen.

Den 1. Juli 1928 byggedes i Danmark 16 Skibe med 80,785 Tons, i Sverige 15 Skibe med 84,670 Tons og i Norge 9 Skibe med 9200 Tons.

Til 1. Juli 1928 byggedes i Danmark 16 Skibe med pere med 753,000 Br. Tons, 114 Motorskibe med 283,000 Tons og 96 Sejlskibe med 26,000 Tons. Sveriges Flaade bestod af 1026 Dampere med 1,046,000 Tons, 212 Motorskibe med 331,000 Tons og 160 Sejlskibe med 34,200 Tons. Norges Handelsflaade beløb sig til 1490 Dampere pa ialt 2,225,000 Tons, 266 Motorskibe paa tilsammen 709,000 Tons og 21 Sejlskibe med 9860 Tons.

*Løfte- og Telefonbøjer ved svenske Undervandsbaade.*

For at muliggøre Bjergning af og Forbindelse med sunkne Undervandsbaade er disse forsynet med brandgule Løftebøjer og Telefonbøjer, af hvilke de førstnævnte er forsynet med hvide, lodrette Streger og de sidstnævnte med en hvid Ring paa Laaget. Paa hver Bøje findes en Plade, paa hvilken er angivet saavel den sunkne Baads Navn som Brugsanvisning for Bøjen.

Findes saadanne Bøjer, maa der udvises den største Forsigtighed, for at Bøjerne ikke rives løs fra Undervandsbaaden. Bøjereb eller Telefonkabel bør saaledes ikke udsættes for Træk, hvilket særilg maa iagttages, saafremt Bøjerne maa tages om Bord i Fartøj. For at man kan finde Undervandsbaaden igen, hvis Bøjerne skulde rives løs, bør deres Plads om muligt bestemmes ved Mærker.

En funden Løftebøje bør ej berøres eller tages om Bord i Fartøj, undtagen det er uomgængelig nødvendigt for at aflæse Inskriptionen paa Pladen.

En funden Telefonbøje bør tages om Bord i et mindre Fartøj, hvorefter Telefonforbindelse søges med den sunkne Undervandsbaads Besætning efter Anvisningerne paa Bøjen. Inden Telefonbøjen atter kastes i Vandet, skal dens Laag være omhyggelig lukket.

Enhver, som finder Bøjer af denne Art, skal uopholdelig melde det til eventuelt i Nærheden værende Marinefartøjer eller til nærmeste militære Befalingsmand eller anden Myndighed i Land, f. Eks. til Kommandant eller Landsfiskal, Fjärdingman, Lods-, Fyr- eller Toldpersonale. Denne Melding bør indeholde Angivelse af de paagældende Bøjers Plads og Undervandsbaadens Navn samt kompletteres med de Oplysninger, man eventuelt har faaet gennem Telefonbøjen, og det er af største Vigtighed, at Meldingen afgives saa hurtigt som muligt.

Et Handelsskib, som finder en en Undervandsbaad tilhørende Bøje, skal om muligt direkte og telegrafisk underrette Kungl. Forsvarsdepartementet.

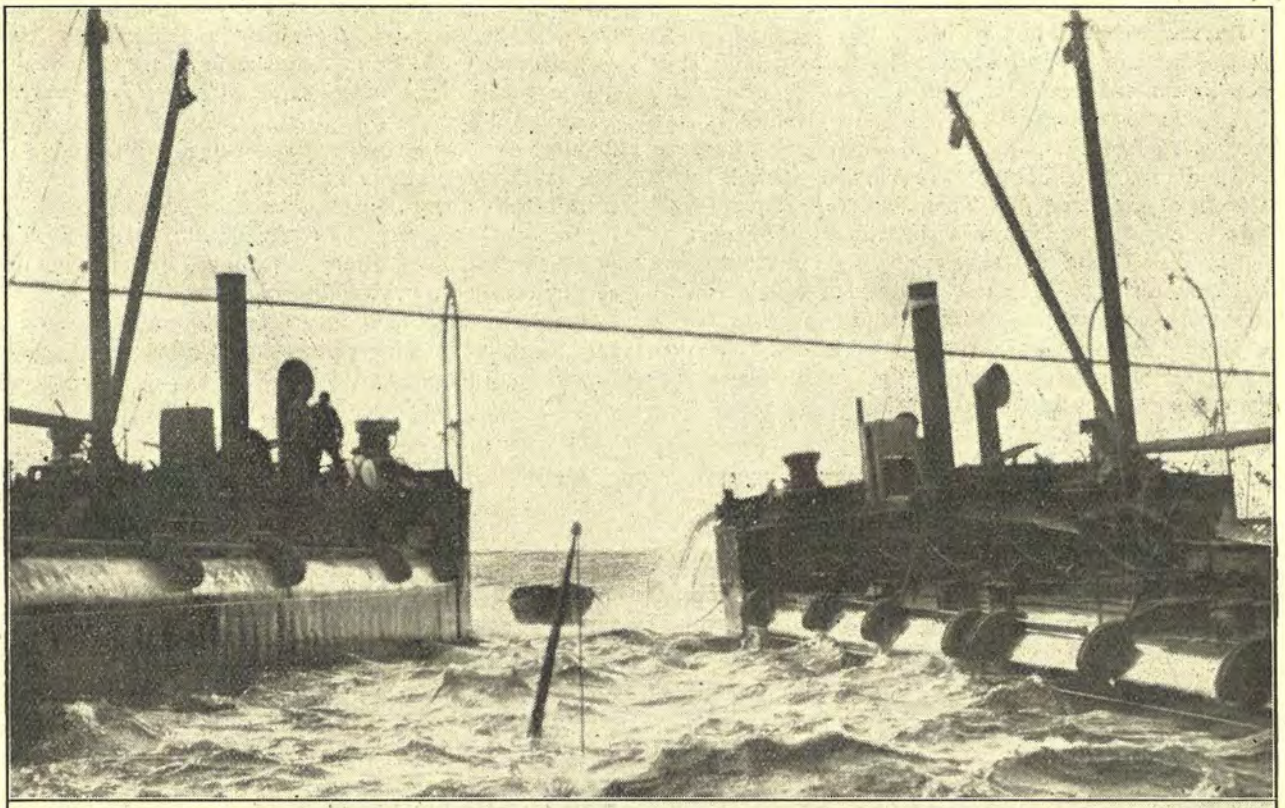
*Den hurtigste Post over Atlanten. — »Ile de France« medfører et Hydroplan, der skal naa aLnd 24 Timer før Damperen.*

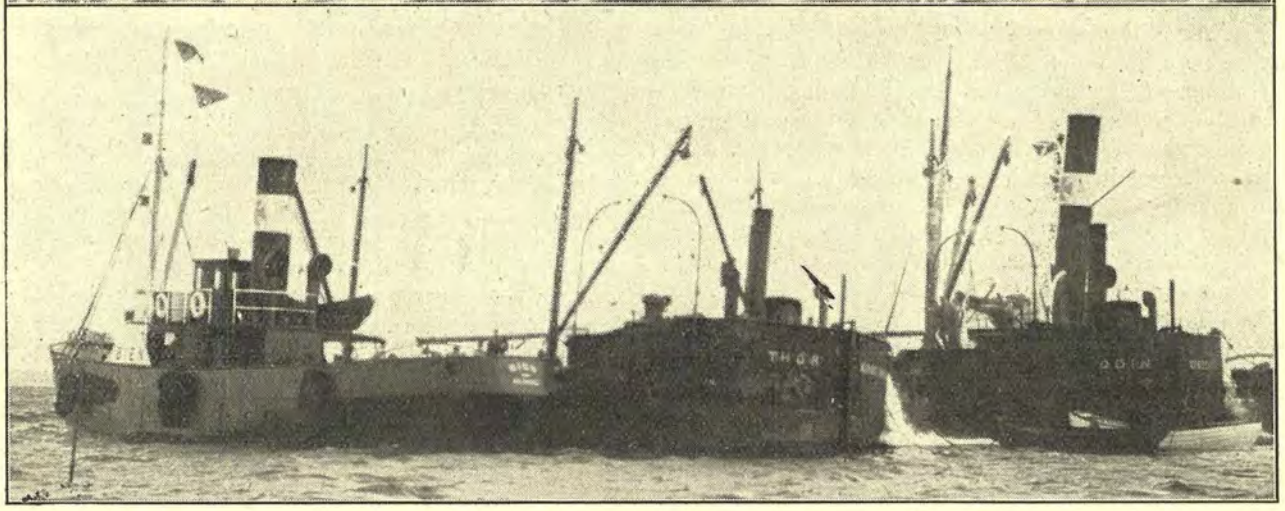
Den franske Amerikadamper »Ile de France«, som fornylig afgik fra le Havre til New York, havde ombord et lille Hydroplan, som skal benyttes til Ilposten. Hydroplanet vil blive startet fra Damperen ved Hjælp af en Slyngemaskine og vil flyve til New York, hvor den ventes at naa til 24 Timer før Damperens Ankomst. Paa Tilbagevejen vil Hydroplanet starte fra Damperen nogle faa Timer, før den naar le Havre, og vil flyve til le Bourget-Aerodromen.

*En langvarig Rejse.*

Den firemastede Bark »Garthpool« ankom fornylig til Cork Havn og løb under Sejl ind i Havnen efter en Rejse paa 145 Dage. Skibet afsejlede fra Wallaroo i Australien den 22. Marts og lagde Vejen rundt Kap det gode Haab. Langs Australiens Sydkyst mødtes svære og kontrære Vinde, hvorfor man bestemte sig til at vende og søge Vejen rundt Kap Horn. Rejsen blev derved ca. 1000 Sømil længere, og Rejsens Varighed blev forlænget ca. tre Uger.

»Garthpool« er registreret i Montreal og ejes af Marine Navigation Company i Canada. Den er paa 2842 Brutto Tons og bygget i Dundes i 1891.





Specielt fotograferet til VIKINGEN.

# DA SVITZERS „JUNO“ GIK NED

*To Mennesker druknet i Havnen. — Svitzers Bjergningsbaad »Juno« gaaet til Bunds udenfor Havnemolen. — Maskinmesteren og Skibsdrengen druknede. — Ulykken skete ved Indbugseringen af den store engelske Turistdamper »Ranchi«.*

Den 10. August Kl. 11 er der ved Indsejlingen til Frihavnen sket en meget trist Ulykke, idet Svitzers Bugserbaad »Juno« pludselig gik til Bunds paa 11½ Meter Vand, hvorved den 53-aarige Maskinmester *Arthur Johannes Christiansen,* der var bosiddende i Nansensgade 82, og den 19-aarige Skibsdreng *Alex Petersen,* hjemmehørende i Bjernede ved Sorø, begge druknede.

Den øvrige Besætning bjærgedes af tililende Baade.

»Juno«, der førtes af Kaptajn *de Mylius,* var sammen med to andre af Svitzers Bjergningsbaade gaaet ud for at bugsere den store, engelske Turistdamper »Ranchi« ind til Frihavnens Østmole. »Juno« og »Pan« var dirigeret til »Ranchi«s Agterskib, hvor »Juno« havde faaet fastgjort Krogen, der sidder paa den saakaldte »Nedrider«. Da »Juno« begyndte at holde igen paa Kæmpedamperen, gik denne saa stærkt frem, at »Juno« blev trukket om paa Siden, saa Vandet væltede over Dækket, og da Nedrideren, der bestod af Manillahamp, med det samme knækkede, fyldtes »Juno« med Vand.

Den gik øjeblikkelig til Bunds, og alle ombordvæ-

rende gik med ned. Havneassistent *Thøgersen,* der i Havnevæsenets Patruljebaad fulgte med ved Bugseringen, ilede hen til Ulykkesstedet, hvor Mandskabet svømmede rundt mellem forskellige Skibsdele. Det lykkedes Thøgersen at bjerge Fyrbøder J. Petersen. Lodsbaaden, der ogsaa var ilet til, bjergede Fyrbøderens Søn, der er Feriedreng og havde faaet Lov til at tage med paa Turen. »Pan« bjergede Kaptajn de Mylius og Matros Vilh. Holm fra Dragør.

Der blev i lang Tid søgt efter Maskinmester Christiansen og Alex Petersen, men uden Resultat. Maskinmesteren har rimeligvis ved den Hurtighed, hvormed Ulykken indtraf, været ude af Stand til at naa op fra Maskinrummet, og den 19-aarige Alex Petersen har rimeligvis ogsa befundet sig under Dækket og er gaaet med ned.

Bjergningsselskabet lod kort efter en af Selskabets Repræsentanter overbringe Christiansens Hustru den sørgelige Meddelelse, at hendes Mand var druknet.

Den forulykkede unge Mand Alex Petersen havde sin Bopæl i Sømandshjemmet, Skt. Annæ Plads. Hans Broder, der havde besøgt ham, var netop rejst hjem lige forinden Ulykken indtraf.

Svitzers andre Bjergningsdampere gik øjeblikkelig ud med Pontoner for at forsøge at hæve »Juno«, der ligger paa 11½ Meter Vand med Masten ragende et Par Meter over Vandfladen.

Fra Bjergningsdamperne blev Dykkere sendt ned for at anbringe Kæder omkring Skibet, som nu er hævet fra Havbunden og bragt i Dok.

---

*En Søulykkesag for Højesteret. — Kollisionen mellem de to færøiske Kuttere »Florens« og »Hafstein«.*

De to færøiske Kuttere »Florens« og »Hafstein« kolliderede den 24. Marts ifjor i Nærheden af Vestmanøerne ved Island med det Resultat, at det førstnævnte Skib sank, og 7 Mand af dets Besætning fandt Døden i Bølgerne.

Begge Skibe laa underdrejet for Styrbords Halse for Storm af SØ. »Hafstein« laa i Læ af og lidt foran for »Florens«. Ved Halvsyvtiden om Aftenen stagvendte »Hafstein«, og Bedstemanden, der havde Vagten, fik umiddelbart efter Vendingen Øje paa »Florens« forude om Styrbord. Da »Hafstein« i den nu foreliggende Situation havde Vigepligten, lagde Bedstemanden Roret op for at gaa agten om »Florens«. Manøvren lykkedes dog ikke, idet Skibene var kommet for tæt til hinanden, og »Hafstein« tørnede med Bagbords Side af Agterskibet mod »Florens«s Bagbords Bov. Stødet mærkedes dog kun som en Skuren, og »Hafstein« tog ingen nævneværdig Skade. Straks efter Kollisionen blev Skibet igen lagt til Vinden for Bagbords Halse.

Fra »Florens« havde man observeret »Hafstein« omtrent en halv Time før Kollisionen. Da »Hafstein« vendte, blev »Florens«, hvis Ror var surret, liggende tæt til Vinden, og først da man skønnede, at der var Fare for Kollision, blev Roret lagt helt ned for om muligt at faa Stævnen klar af »Hafstein«, der nu kom lænsende med stor Fart. Ved Kollisionen blev »Florens«s Bagbords Bov trykket ind, og Skibet fik herved en saa alvorlig Lækage, at det var umuligt at holde Skibet læns. Umiddelbart efter Kollisionen faldt »Florens« af, bommede og lagdes til Vinden for Bagbords Halse; Fokkeskødet sattes i Læ, og Sejlene holdtes godt fulde for at faa saa megen Fart paa Skibet, at dette kunde indhente »Hafstein«. Situationen ombord i »Florens« var imidlertid blevet saa alvorlig, at Føreren indsaa, at der ikke var andet at gøre end at forlade Skibet, der truede med at synke hvert Øjeblik. For nu at kalde »Hafstein« til Hjælp gav »Florens« Nødsignaler og vedblev hermed det meste af en Times Tid. Skibene var da kommet hinanden næsten paa Prajehold, og »Florens«s Besætning regnede allerede med at kunne blive optaget af »Hafstein«, da dette Skib pludselig faldt af og forsvandt. Aarsagen hertil var, at »Hafstein«, der havde bemærket »Florens«s Nødsignaler, maatte gaa af Vejen for nogle andre Skibe, hvoriblandt en Trawler. »Florens«s Besætning satte nu Redningsbaaden ud; men efter at hele Besætningen — ialt 22 Mand — var kommet i Baaden, kom denne ind under Skibets læ Laaring og blev fyldt med Vand, saa det et Øjeblik saa ud, som om den skulde synke; 6 Mand af Besætningen sprang derfor ombord i »Florens« igen, hvorefter det lykkedes at faa Baaden klar af Skibet og lænset. Baadbesætningen blev 8 Timer senere optaget af den færøske Kutter »Velfarig«; en Mand af Besætningen var da død af Kulde. De 6 Mand, der sprang ombord i »Florens«, forsvandt i Bølgerne sammen med Skibet.

Denne Kollision gav Anledning til en lang Række Søforklaringer og Søforhør. Paa Grundlag af de Oplysninger, der fremkom ved disse Forhør, blev der rejst Tiltale mod »Hafstein«s Fører og Bedstemand; den sidstnævnte tiltaltes efter Sømandslovens § 84 for ved manglende Agtpaagivenhed at have forvoldt Kollisionen, og Føreren efter Sølovens § 294 for ikke at have ydet »Florens«s Besætning al den Hjælp, som var mulig og fornøden til Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare.

Færøernes Ret gav i sin Dom af 13. August ifjor Anklagemyndigheden Medhold og idømte »Hafstein«s Fører 3 Maaneders Fængsel og Bedstemanden en Bøde paa 500 Kr.

Anklagemyndigheden var dog ikke tilfreds med denne Dom, fordi Retten ikke i Overensstemmelse med Anklageskriftet havde frataget de paagældende disses Ret til at føre Skibe; Dommen blev derfor indanket for Østre Landsret, hvis Afgørelse faldt d. 28. Oktober ifjor. Landsretten stadfæstede Underretsdommen, men paapegede visse formildende Omstændigheder og nedsatte Straffen til 2 Maaneders Fængsel for Føreren og Bedstemandens Bøde til 300 Kr.

De Tiltaltes Forsvarer for Landeretten, Højesteretssagfører *Ivan Kondrup,* der havde nedlagt Paastand paa Frifindelse, ønskede imidlertid ikke at akviescere ved denne Afgørelse og indsendte paa sine Klienters Vegne Ansøgning til Justitsministeriet om Tilladelse til at indanke Sagen for Højesteret. Denne Tilladelse blev givet, og Sagen, der har vakt et usædvanligt Røre i færøske Fiskerikredse og været meget omtalt i de færøske Blade, kan antages at komme til Behandling i September.

Specielt fotograferet til VIKINGEN.

# BLOKADEN AF DE FINSKE SKIBE

Som bekendt har der i den senere Tid været Havnestrejke i de finske Havne, idet Stevedorerne ikke vilde anerkende Havnearbejdernes Forlangende om Ret til Organisation og modsatte sig kollektive Aftaler. Fra Danmark støttedes Arbejderne af Dansk Arbejdsmandsforbund paa forskellig Maade, blandt andet ved Blokering af finske Skibe. En første Indanken af Spørgsmaalet gav Arbejdsmændenes Fører, *Lyngsie,* Medhold, men den planlagte Udvidelse af Blokaden blev af den faste Voldgiftsret erklæret ugyldig og i Uoverensstemmelse med Septemberforliget og derfor afblæst. Samtidig kom Efterretningen om Strejkens Ophør i de finske Havne, hvor Skibsfarten ikke i nævneværdig Grad havde været generet. Under Kampen polemiserede Lyngsie stærkt med den finske Minister. Efter at denne var rejst til Finland insinuerede Lyngsie, at Voldgiftsretten skulde være købt af finsk Guld, hvilket han dog ved et Møde senere frafaldt. De finske Dampere var i Københavns under Strejken bleven losset af Finner, som Skibene selv havde medbragt. Paa ovenstaaende Billede ses en finsk Sejler losse Træ i Christiansgade, hvor Arbejdet gaar sin rolige Gang.

---

*Danmark og Kul-Konkurrencen. — Dampkul fra Polen og Gaskul fra England.*

I »Financial Times« meddeles det, at »en lille dansk Jernbane«, der havde søgt Tilbud i de nordlige engelske Distrikter paa 6000 Tons Dampkul, i Stedet for har købt Kullene i Polen til en cif-Pris af 17 sh 4½ d pr. Ton, hvilket menes at svare til kun 12 sh fob, medens Prisen for »D. C. B. steams« er 13 sh 6 d.

— Det er umuligt for de engelske Kul at konkurrere med saa lave Priser, erklærer det engelske Blad.

Samtidig meddeles det dog, at Gasværket i Aarhus har købt 9000 Tons »special Durham gas coal« til 20 sh 3 d pr. Ton cif. for Afskibning fra August til November.

*Lille bornholmsk Havnetakstnedsættelse.*

I de for Femaaret 1925—30 gældende Havne- og Brotakster for Rønne, Neksø, Allinge-Sandvig, Hasle og Gudhjem Havne er der foretaget en lille Nedsættelse, idet Afgifterne for frisk Mælk for Udgaaende nedsættes fra 40 Øre til 15 Øre pr. 100 kg.

*Dansk Havfiskeri. — Tiden er inde til Handling:*

Grosserer *Arni Riis* skriver i »Berl. Tid.«:

Der har længe været tavst om Havfiskerispørgsmaalet, enten det nu skyldes svigtende Interesse for denne for Landet vigtige Erhvervsgren eller andre Forhold. Interessen for Havfiskeriet bør imidlertid stadig holdes ved lige, og der bør straks skrides til Handling af de Mænd, der har Øjet aabent for den store Betydning, denne Erhvervsgren vil kunne faa for Landet.

Men medens man venter pa praktiske Udslag, fisker de andre Nationer, England, Tyskland, Holland, Norge m. fl. for fuld Kraft og forøger eller fornyer deres i Forvejen anselige Fiskefartøjer. F. Eks. bygges der i England og Tyskland mange Motor-Trawlere til Afløsning af Damp-Trawlerne, og det er kun et Tidsspørgsmaal, hvornaar alle Trawlere har Motorinstallation. Herved opnaas den Fordel, at der fordres mindre Mandskab, Lasteevnen bliver større, og desuden spares der Ophold i Havn, idet Fartøjet kan medføre en Oliebeholdning til to Maaneders Forbrug. Burmeister & Wain byggede i Aar en Motor-Trawler, betegnende nok ikke her til Landet, men til Frankrig.

Ved Færøerne fisker aarlig andre Nationers Trawlere paa de rige Fiskebanker, medens Færingerne med deres Smaabaade og Kuttere, der er gamle og ikke tidssvarende, søger op til Island og Grønland paa Fiskeri og maa lade de fremmede Nationers Fiskefartøjer tage Fangsten nogle faa Sømil uden for deres Hjem. Man maa uvilkaarlig spørge, om det ikke ligger nærmest for, at Danskerne burde være med i dette Fiskeri ved deres egne Kyster og derigennem hjælpe Færingerne til at tjene til Livets Ophold ved deres eget Land, i Stedet for at de skal søge langt bort fra deres Hjem og overlade de rige Fiskebanker til Fremmede.

Der findes her i Landet nok af dygtige Fiskere, der har været paa Trawlfangst med fremmede Nationers Fartøjer, og som brænder af Lyst til at fiske paa danske Trawlere, saa det er ikke Mandskab, der mangler til disse Skibe. Det, der mangler, er, at interesserede og handlekraftige Mænd slaar sig sammen og snarest søger at faa Kapital rejst til Indkøb af foreløbig en eller helst to Trawlere til Fiskeri i Nordsøen og Atlanterhavet.

*Sejler solgt til Udlandet.*

Som bekendt lykkedes det, da Akts. Det danske Sejlskibsrederi sidste Aar traadte i Likvidation, at bevare de fleste af dette Selskabs mange Sejlskibe paa danske Hænder, idet der blev dannet Partsrederi, hvis mest kendte Deltagere var: Skibsreder A. P. Møller, København, Skibsreder E. B. Kromann, Marstal, Skibshandler Bjørch-Jensen, København, Skibsbygmester E. Eriksen, Marstal, Skibsreder Vald. Petersen, Marstal, m. fl.

Blandt de Skibe, Partsrederiet overtog, var 3mst. Skonnert »Elisabetha«, der er paa 440 Lastetons og er bygget i Tønning i 1892.

Dette Skib er ikke blevet i Partsrederiets Besiddelse i lang Tid, idet det i disse Dage er blevet solgt til Udlandet.

*Lægehjælp til Søfolk. — Danmark tiltræder den internationale Overenskomst vedrørende Adgang for Handelsflaadens Søfolk til Behandling af veneriske Sygdomme.*

Den 1. December 1924 undertegnedes i Bryssel en international Overenskomst om Oprettelse af venerologiske Kliniker i Søhavne. Ved denne Overenskomst, der blev undertegnet af Delegerede fra Argentina, Bulgarien, Cuba, *Danmark* og *Island*, Finland, Frankrig, Storbritannien og Irland, Grækenland, Italien, Monaco, Peru, Rumænien og Sverige, forpligter Parterne sig til at oprette og vedligeholde i hver af deres vigtigste Søhavne venerologiske Kliniker, der skal staa aabne for alle Handelsflaaders Søfolk samt Baadførere uden Hensyn til Nationalitet. Disse Kliniker skal have et særlig uddannet Lægepersonale og skal være saaledes indrettede, at de stadig er paa Højde med Videnskabens Fremskridt. Hver Klinik skal have et tilstrækkeligt Antal Hospitalssenge til Raadighed.

Lægebehandling, Lægemidler og Hospitalsophold skal være gratis.

Ifølge Overenskomstens Artikel 4 har Skibsførerne paa større Skibe og Skipperne (Ejerne) paa mindre Skibe Pligt til at gøre deres Besætning bekendt med, at der findes de i Overenskomsten omhandlede Kliniker.

Samtidig med Undersøgelsen af Skibsbesætningens Sundhedstilstand eller ved sit første Besøg om Bord skal den inspicerende Embedsmand overgive Besætningen trykte Meddelelser indeholdende Underretning om, hvor og hvornaar Konsultationerne finder Sted.

Overenskomsten, hvis øvrige Bestemmelser er alene af formel Natur, er tiltraadt af Storbritannien, Monaco, Finland, Grækenland, Belgien og Rumænien, Kanada og de fleste britiske og farnske Kolonier.

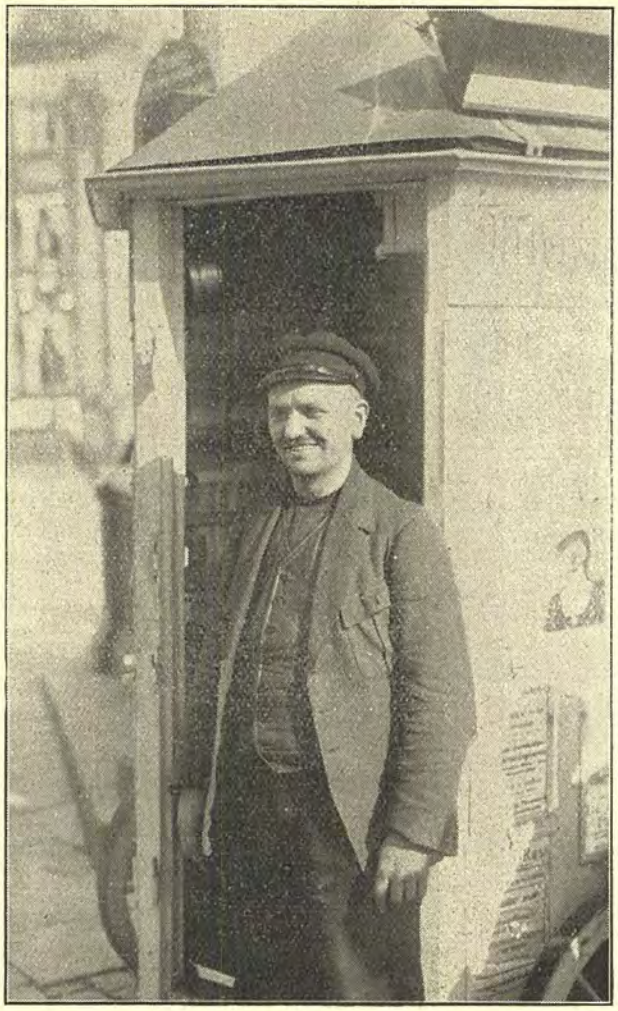
Nu har ogsaa Danmark tiltraadt Overenskomsten ved at deponere Ratifikationen i det belgiske Udenrigsministerium.

*Bøder for slet Sømandsskab.*

Da S.S. »Skinfaxe« i Fjor var paa Vej fra Danzig til Vejle med en Ladning Kul, grundstødte Skibet den 7. September paa Falske Bolsaks ud for Refsnæs og led temmelig stor Skade. Der blev ved Retten i Kalundborg rejst Sag mod Skibets Fører, Kaptajn *Jørgen Ankersen*, og Styrmand *Harald Kjær*, der begge blev sat under Tiltale for Overtrædelse af Søloven ved udvist slet Sømandsskab og Pligtforsømmelse ved Skibets Grundstødning. Kaptajnen fik en Bøde paa 800 Kr., bl. a. for at have søgt at forlede Styrmanden til urigtige Tidsangivelser i Skibsjournalen, mens Styrmand Kjær blev frifundet.

Denne sidste Afgørelse blev appelleret til Østre Landsret, hvor Sagen procederedes, og hvor Statsadvokaten begærede Styrmanden straffet for ikke at have deltaget i Skibets Navigering og for at have undladt at give Kaptajnen nødvendige Oplysninger om Skibets Kurs.

Ved Landsrettens Dom blev Styrmand Kjær kendt skyldig i udvist Skødesløshed og Forsømmelse i Tjenesten, og han idømtes en Bøde paa 300 Kr.



# En Vikingeætling.

*Bladhandler Frederiksen ved Højbro har ialt reddet elleve Børn og har nu modtaget Redningsmedaljen.*

En af VIKINGEN's mange Venner, Bladhandler *Frederiksen* ved Højbro, har en udsat Post. Paa dette Sted ved Kanalen leger hele Aaret rundt talrige Børn ,og selvfølgelig hænder det nu og da, at et eller flere plumper i og uvægerlig vilde være druknet, hvis ikke der netop her var en Mand med Hjertet paa rette Sted.

I alt har Hr. Frederiksen reddet elleve Børn, altid med Fare for sit eget Liv, som f. Eks., da han dykkede ned under Isen og fik halet et Barn op.

Naar han nu endelig, alt for sent, har modtaget Offentlighedens Paaskønnelse, vil VIKINGEN af Hjertet ønske til Lykke og føje sin Tak til de manges.

Hr. Frederikssen er jævn og bramfri af Væsen, men en Mand af denne Støbning gør vort Samfund Ære, og vi bøjer os i Ærbødighed for hans uselviske Offervilje.

Specielt fotograferet til VIKINGEN.

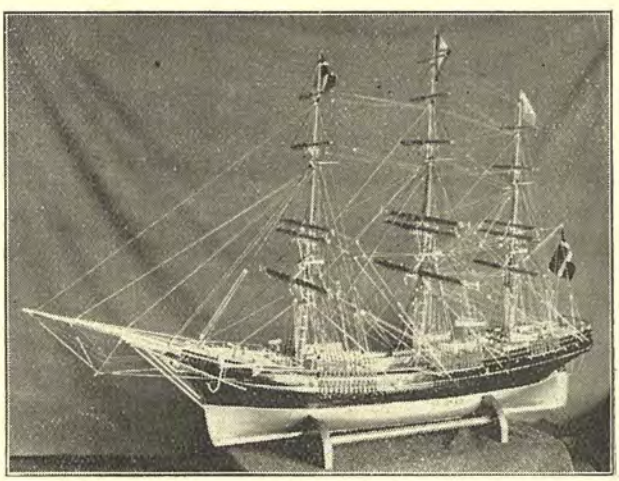
*Thor E. Tulinius fortsætter. — Et nyt Aktieselskab med 25,000 Kr.s Kapital.*

Da Grosserer Thor E. Tulinius for et Par Maaneder siden gik konkurs, fremkom der Meddelelse om, at der samtidig blev arbejdet for at give Hr. Tulinius Mulighed for at fortsætte sin Virksomhed i Form af et Aktieselskab. Denne Tanke er nu realiseret, idet der i disse Dage er stiftet et Aktieselskab Thor E. Tulinius, der har faaet en Aktiekapital paa 25,000 Kr.

Det er Direktørerne Karl Emil Jensen og L. P. Wirenfeldt samt fhv. Bankdirektør Frederik Poulsen, der har stiftet det nye Aktieselskab, hvis Bestyrelse dannes af Grosserer Karl Sæmundsen. Der er givet Grosserer Tulinius Prokura sammen med Hr. Sæmundsen.

# En Fuldrigger.

Forhv. Skibsfører *Cl. B. Nielsen* sender os Billedet af den her gengivne Fuldrigger, som han gerne ønsker at sælge. Enhver Anbefaling er overflødig, Arbejdet taler for sig selv. Minutiøst udført indtil mindste Enkeltheder vil den pragtfulde Skibsmodel være en Pryd i ethvert Hjem, paa ethvert Kontor, hvor Søfart har nogen Interesse.



*Ruslands nye Handelsflaade.*

For en Tid siden foresloges i Rusland et Byggeprogram paa indtil 90,000 Br. Tons; de fleste af Skibene skulde være Motorskibe, og flere blev bestilt udenfor Rusland, særlig i Tyskland.

Kun faa af de hjemmebyggede Skibe er blevet færdige paa Grund af det langsomme russiske Arbejdstempo; de Skibe, som er bygget i Tyskland, er blevet færdige, hvorfor tyske Værfter har faaet nye Bestillinger.

Nybygningerne bestaar af Fragt- og Passagerskibe samt Tankskibe, hvilke sidste Skibe det er paatrængende nødvendigt at faa. Af Fragt- og Passagerskibene er to nu færdige fra tyske Værfter, »Moldavia« og »Kotowsky«, der faar tre Klasser til Passagerer eller rettere fem, hvoraf ses, at Russerne — trods Lighedsprincipet — sætter Pris paa at dele Passagererne i forskellige Klasser.

De to Skibe, der er bygget i Hamborg, skal sejle paa Sortehavet; de er 200 Fod lange med Plads til 16, 100 og 172 Passagerer paa tre Klasser, de to med eller uden Kahyt; med saa mange Passagerer kan der næppe være særlig stor Komfort. Maskinen er en Deutz-Motor, udviklende 1200 b. h. p., og alle Hjælpemaskiner drives elektrisk.

Krupp bygger to Passager- og Fragtskibe, hvoraf »Krim« snart er færdig, medens »Grusija« er søsat. Det bliver de største Skibe, der er bygget til Rusland, og de skal sejle paa Sortehavet; der bliver tre Klasser foruden Dækspassagerer, og tillige er der mange »suites de luxe«, antagelig bestemt til Fremmede. Paa de tre Klasser er Plads til 46, 194 og 300 Passagerer, og med 300 Passagerer paa Dækket bliver det ialt 840 Personer. Endvidere tages 1700 Tons Last.

»Krim« er 110 Meter lang, og to enkeltvirkende To-Takts Krupps Motorer installeres; fuldt lastet bliver Skibets Fart 14½ Knob.

Det næste Motorskib bliver et Tankskib, det ene af to 11,500 Tons Skibe, bestilt i Frankrig for ca. 1½ Aar siden. Skibet hedder »Neftesyndicate S. S. S. R.«, er 455 Fod langt med to Sulzer-Motorer, hver paa 1400 b. h. p.; Farten bliver 11 Knob.

Et af de talrige Tankskibe, »Embaneft«, der bygges i Rusland, er søsat for otte Maaneder siden. M. A. N.-Motorerne bygges i Tyskland, men til Søsterskibene skal de bygges i Rusland, skønt Russerne har indset, at det er vanskeligt at bygge store Dieselmotorer i Landet.

To Fragtskibe paa 7500 Tons, 353 Fod lange, »Abhazia« og »Adparia«, er søsat for et halvt Aar siden, men Motorerne, der bygges i Rusland, er ikke færdige. Et mindre Skib paa 3600 Br. Tons, »Felix Dzerjinski«, er søsat for et Aar siden, men endnu ikke færdigt; heri skal installeres en russisk Motor paa 2200 ind. HK.

Det er vel tvivlsomt, om Rusland har et tilstrækkeligt stort første Klasses Personel til Pasning af moderne Maskiner.

*U-Baadens Forlis. — 27 Døde i det hævede Fartøj. — Kablet brast første Gang.*

Om den italienske Undervandsbaads-Katastrofe er der indløbet nærmere Enkeltheder.

Straks efter at »F. 14« var sunket, var det muligt at forsyne det indespærrede Mandskab med frisk Luft, ligesom man kunde komme i Forbindelse med det ved hjælp af Bankesignaler. Ved Hjælp af Kraner var det efterhaanden lykkedes at løfte Undervandsbaaden op til Overfladen, men uheldigvis sprang det Kabel, man havde slynget om Baaden, og denne sank til Bunds for anden Gang. Mandskabet, der var underrettet om, hvorledes det gik med at løfte Undervandsbaaden, stolede paa at blive reddet, saa meget mere som de havde Iltbeholdere med til to Dage, foruden at de fik tilført frisk Luft. Imidlertid svigtede Lufttilførslen tilsidst, og da Undervandsbaaden endelig blev hævet, viste det sig, at hele Mandskabet var dræbt af de giftige Gasarter, der udviklede sig af Syren fra de væltede Akkumulatorer.

Den første Del af Undervandsbaaden, der kom oven Vande, var Kommandotaarnet. En Læge forsøgte at stige ned i Baaden for at bringe den første Hjælp. — Gasudstrømningen var imidlertid saa stærk, at han maatte føres bort i bevidstløs Tilstand, skønt han var forsynet med Gasmaske.

Der var ialt 27 Mand i Undervandsbaaden, der er blevet bugseret ind til Pola. Der er tilsendt de Omkomnes Efterladte offiiel Meddelelse om Ulykken, og samtidig har de italienske Blade faaet Tilladelse til at omtale Katastrofen.

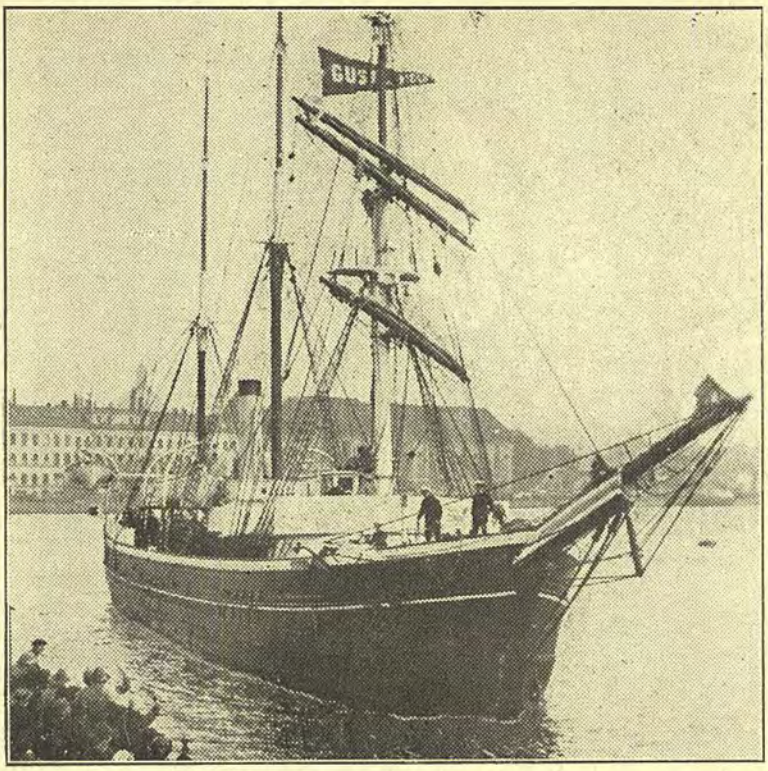
*Uhyre Fiskerigdomme ved Grønlands Kyst. — Fire færøiske Kuttere faar fuld Last paa Rekordtid. — De maa vende hjem til Færøerne, da Monopolstyrelsen ikke tillader, at Fisken behandles paa Grønland. — Næste Aar tager Færingerne en Damper med som Moderskib.*

Fiskerigdommen i de grønlandske Farvande viser sig atter i Aar overvældende. Paa Grund af det udmærkede Foraarsfiskeri ved Island tog kun fire færøske Fiskerskibe af Sted til Grønland i Sommer, men af disse er de to allerede for hjemgaaende fuldt lastede, og der er kommet Telegram fra de to tilbageblevne, Skonnerterne »Martha« og »Ernestine«, at de venter at have fuld Last i Løbet af nogle Dage. De har i Løbet af ca. 6 Uger fisket henholdsvis 70,000 og 73,000 Stykker Torsk eller 180 og 200 Tons.

Skønt der endnu er to Maaneder tilbage af Fiskerisæsonen, maa den rige Fangst afbrydes og Skibene sejle hjem, da *Monopolstyrelsen forbyder Færinger at landsætte og tilvirke Fisken deroppe. Man planlægger allerede nu at sende en Damper derop næste Aar som færøsk Moderskib.*

Da Fiskeriet ved Østisland i første Omgang har givet temmelig ringe Udbytte, er alle enige om, at Sommerens Fisketogt burde være gaaet til de grønlandske Banker, hvor Torsken endda tages op fra 30 Favnes Dybde i Stedet for 120 ved Østisland, og Arbejdet følgelig er meget lettere.

Det virker under disse Omstændigheder latterligt, naar et københavnsk Blad kommenterer de officielle Beretninger fra Grønland med den Bemærkning, at Erfaringerne til fulde har godtgjort, at Paastandene om de grønlandske Fiskerigdomme er ganske fejlagtige.



# GUSTAV HOLM

## SOM NU SKAL SØGE EFTER AMUNDSEN

Som bekendt tilbød den danske Stat straks efter *Amundsens* Forsvinden at lade et af Handelens Skibe eftersøge Grønlands Østkyst, og dette Tilbud er nu modtaget. »Gustav Holm« vil faa den Opgave at eftersøge Østkysten og, hvis Amundsen findes, at bringe ham Hjælp.

Specielt fotograferet til VIKINGEN.

*Sovjet-Flaadens Krigsøvelser. — Krigsskibe lige udenfor den svenske Tremilegrænse.*

Det har vakt stor Opsigt, at den sovjetrussiske Flaade paa 10—11 Skibe har holdt store Manøvrer i Østersøen samtidig med den svenske Flaades store Øvelser sammesteds. Den russiske Flaade har opereret i Nærheden af Gotland og Hanøbugten eller tæt ved det Omraade, hvor de svenske Krigsfartøjer holder til. En svensk Jager, »Sigurd«, blev sendt ud for at undersøge Forholdet og fandt Russerne lige udenfor Tremilegrænsen. Eskadren bestod af tre Slagskibe, syv Jagere og Torpedobaade og et Depotfartøj. En Nat spillede Russernes Søgelys over Hanøbugten, men om Morgenen var Eskadren forsvundet.

Forsvarsministeren erklærer, at Regeringen har været underrettet, men ikke har kunnet foretage noget, da Russerne ikke er kommet indenfor forbudte Grænser eller har overtraadt nogen gældende Bestemmelse.

*Engelsk Præmie til vordende Skibsbefalingsmænd.*

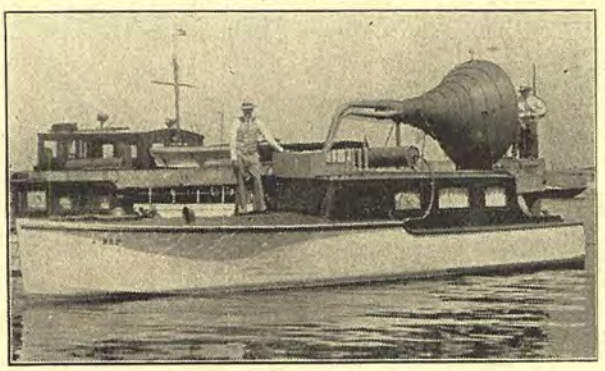
Thomas Gray, den fornylig afdøde Sekretær i det britiske Søfartsministerium, har oprettet et Legat, som efter Legatbestyrelsens Beslutning skal benyttes til Belønning af Elever efter aflagt Eksamen ved de tre Hovedanstalter, som uddanner Drenge til Officerer i Handelsflaaden, nemlig »Nautical College« i Pangbourne og Skoleskibene »Worcester« af Greenhithe og »Conway« af Birkenhead. Præmien, som er paa 30 Lstr., blev forleden uddelt for første Gang og tilkendt en Elev ved Skolen i Pangbourne.

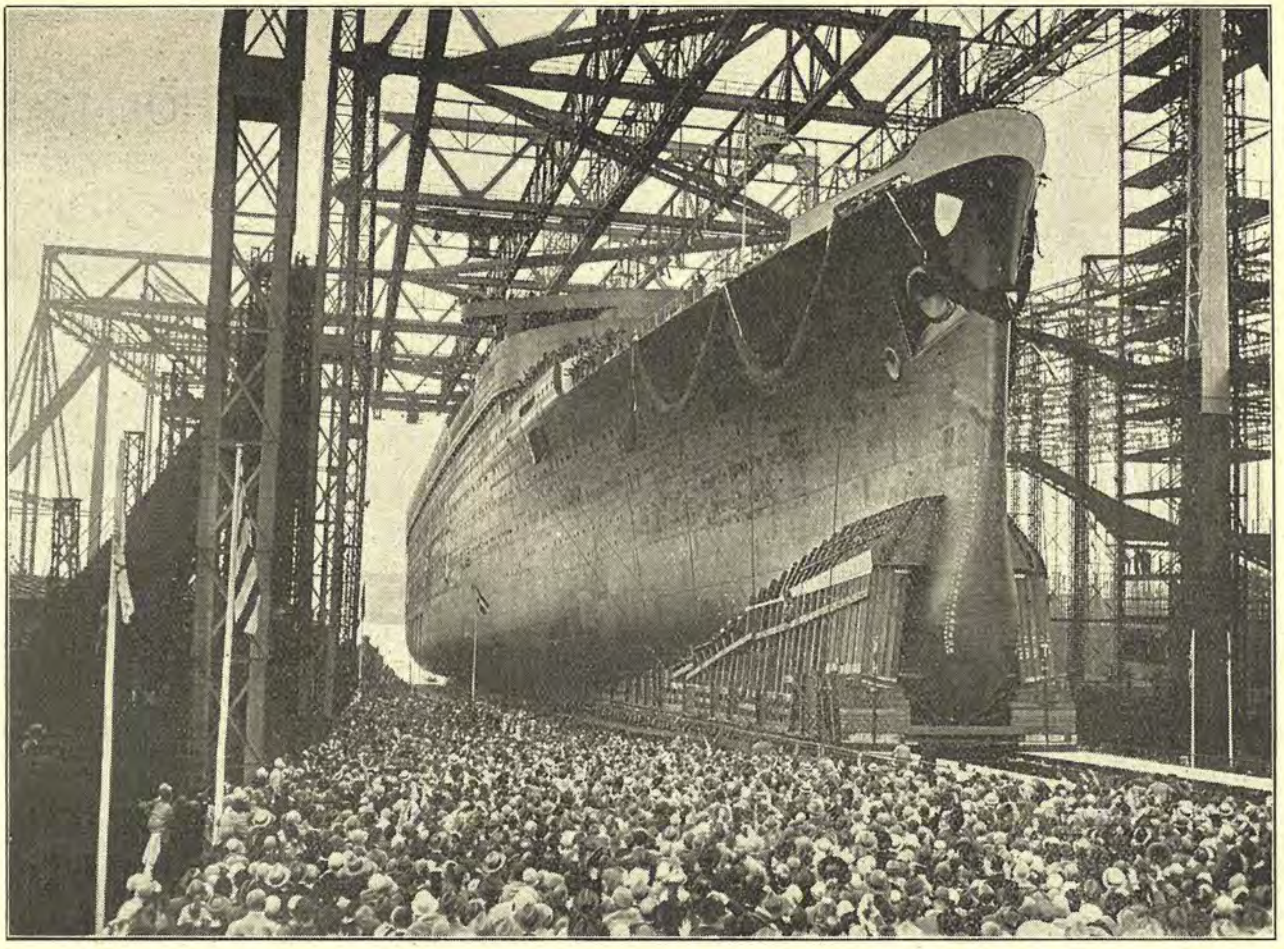
*Svensk Motorskonnert sunket. — Mandskabet reddede sig i Baad.*

Den svenske Motorskonnert »Leopold« af Lysekil, paa Rejse fra Danzig til Odense med en Ladning Salt og Karbid, sprang forleden Nat læk 4 Sømil Øst for Arkona og sank. Besætningen, 4 Mand, reddede sig i en Baad ind til Sassnitz.

# Kæmpemegafonen.

Ved Kapsejladser er det tit af Betydning for Dommerne at kunne meddele sig direkte med Ord, og dette muliggøres nu ved Kæmpemegafoner. Ogsaa i Havne ved Bugsering af Skibe vil Megafonen kunne blive til stor Nytte.





Specielt fotograferet til VIKINGEN.

# DE NYE TYSKE KÆMPESKIBE

## LØBER AF STABELEN

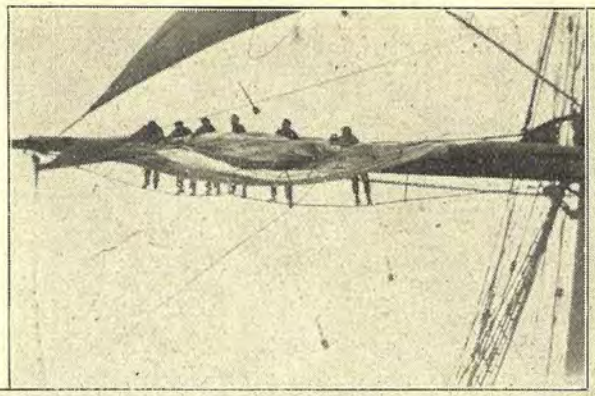
*Norddeutscher Lloyds store Nybygninger. — Festtale af Hindenburg.*

»Norddeutscher Lloyd«s store, nye Skib »Europa« løb forleden af Stabelen paa Blohm & Voss' Værft i Hamborg. Søsætningen foregik programmæssigt i enhver Henseende. Den amerikanske Gesandt Schurman var kommet tilstede og holdt Daabstalen.

Derefter begav de indbudte Gæster og talrige Presserepræsentanter sig i tre Særtog til Bremen, hvor Søsterskibet »Bremen« Dagen efter skulde sættes i Vandet. Byen Bremen var klædt i Fest og alle Gader smykket med Flag, da Rigspræsident Hindenburg Kl. 2 Eftermiddag indtraf, ledsaget af Statssekretær Meissner og Major v. Hindenburg. Saasnart Præsidenten traadte ud fra Banegaarden, blev han hilst med kraftige Hurraraab fra den talrige forsamlede Mængde. Efter at have passeret Æreskompagniets Front kørte Rigspræsidenten til Præsident Hainischs Bolig, hvor han boede under sit Ophold i Bremen, og derfra til Værftet, hvor Stabelafløbningen fandt Sted. Krydseren »Emden», der laa i Havnen, hilste Rigspræsidentens Ankomst med en Salut paa 21 Skud.

Højtideligheden begyndte med, at Hindenburg tog Ordet for at holde Daabstalen. Han mindede om, at det netop var 70 Aar siden, Norddeutscher Lloyd havde sat sin første Damper i Søen. Der blev den Gang udtalt Haab om, at dette Skib vilde aabne Trafikvejene for tysk Skibsfart, og samme Ord gjaldt nu ved Genopbygningen af den tyske Handelsflaade, som var gaaet tabt ved Krigen. Men tysk Skibsfart havde bevaret en fast Tro til, at der laa en Fremtid paa Havet. Med Ønsket om, at dette Skib vil bære Vidnesbyrd om Tysklands Vilje til fredeligt Samarbejde mellem Folkene og blive Bindeled mellem Landene paa den anden Side Elementet, tog Præsidenten en Flaske Champagne og knuste mod Boven. »Bremen« satte sig langsomt i Bevægelse under kraftige Hurraraab, medens Flyvere kredsede rundt i Luften, og en af dem kastede Blomster ned.

De to Skibe er hver paa 46,000 Bruttotons og siden Krigen de største Skibe, den tyske Handelsflaade raader over.



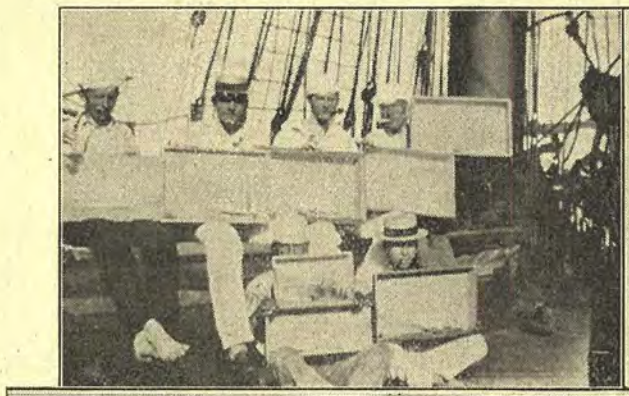
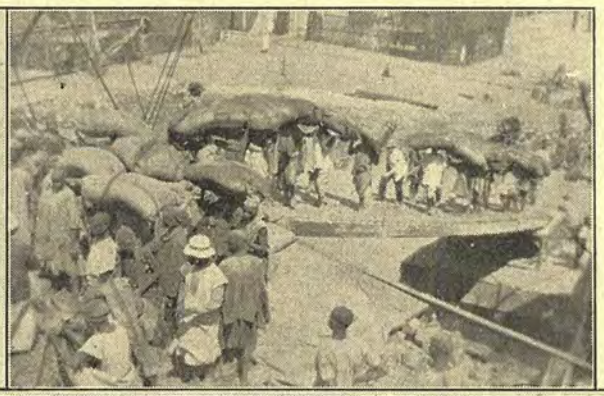
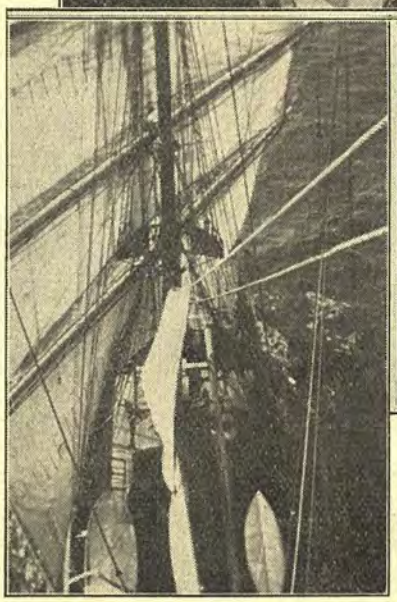
# Sømandens Billedbog.

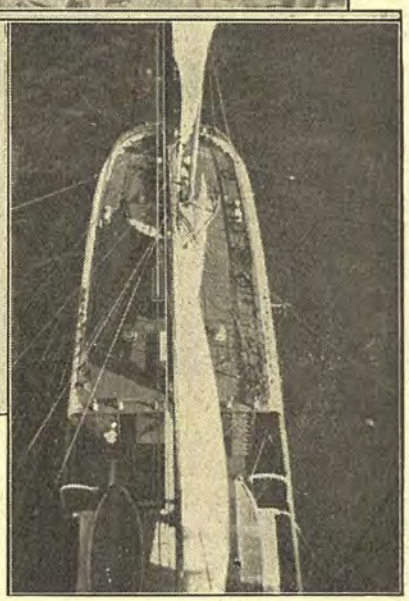
Fotografier af Styrmand C. Nielsen.

VIVINGEN har tidligere under denne Titel bragt Billeder fra Søen taget af Søfarende fra Dagliglivet ombord, snart i Magsvejr, snart i Storm, undertiden paa Landjorden. Vi fortsætter i dette Nr. med en Række Billeder taget af Styrmand *Carl Nielsen,* da han som Matros sejlede med Barken »*Lysglimt*«. Maaske en og anden Kammerat fra hine Dage genkendende vil nikke til Billederne og mindes muntre Timer, saa er jo alt naaet. Og Billederne i sig selv vil fortælle lidt af hvert, mørkt og lyst, mest det sidste. VIKINGEN modtager med Glæde saadanne Billeder og vil med Taknemmelighed gengive Episoder derude fra. VIKINGEN, der kommer over hele Kloden, skal nok finde Vennerne frem, hvor de saa end har gemt sig.

Paa hosstaaende Billeder befinder vi os altsaa ombord i Barken »*Lysglimt*« paa Rejse langs Sydafrika. Billederne er gengivet i Flæng, og hvorfor saa ikke begynde øverst til venstre, hvor man er i Færd med at gøre Storsejlet fast. — Heldigvis ser det ikke ud til at være — umiddelbart før en Brandstorm — men sikkert før Anduvning af en Havn. Paa Billedet tilhøjre for oven er vi atter til Søs i Passaten, og Billedet viser Sovepladserne paa Dækket under aaben Himmel. Det er unægtelig noget luftigt, men sikkert det behageligste Opholdssted, og selv om en og anden af Kammeraterne skulde have Tendenser til Snorken, vil dette ikke genere, thi Havets stadige Hvisken, Bølgernes dulmende Vuggen og Klukken mod Skibssiden skal nok lulle en Sømand i Søvn, for Søvn er jo ikke det, han er mest forvænt med. Paa Billedet forneden tilvenstre prøver man paa at faa den lange, ensformige Tid til at gaa og at holde Blodet i Cirkulation ved Gymnastik og Dans. For Øjeblikket er man ved at udføre Balletdivertissement af »Den toppede Høne« med Orkesterledsagelse af Violin og *obligat* Redekam.

Paa Billedet i Midten er vi kommen i Havn, og Søndag Eftermiddag benyttes til en lille Tur op ad Floden for om muligt at opleve et eller andet spændende i Junglekrattet. Paa sidste Billede er vi ved Afrejsens Stund. Nielsen og en Kammerat har ladet sig prakke et Par Papegøjer paa og sidder nu og prøver paa at lære dem Dansk, saadan som: »Jeg elsker dig«, »Sød Pige«, »Jeg vil ha' Øl«, »Hovmester, gi' mig en Bajer!« Naturligvis indskrænker en Papegøjes Evner sig ikke til dette Faatal af Gloser, tværtimod er den meget lærenem, og det er hændt, at Søfolk, der er kommen hjem med Papegøjer eller blot en har faaet Utak til Løn. For intet i Verden skærer igennem som et Papegøjeskrig og det enten den raaber »Sukker« eller »Fjolleho'de«.



Naa, lad os forlade Papegøjen, selv om det er fristende at fordybe sig i Papegøjesproget ombord. Paa næste Side møder vi et andet Udslag af Hyggelighed i Passaten. Det er, øverst til venstre, en samlet Udstilling af de Skibsmodeller, som i Passaten under flittige Hænders Virke bliver til. Megen Snille og Omtanke anvendes og Taalmodighed udvises, før man naar saa vidt, saa Presentationen kan finde Sted. Til Gengæld tør man nok sige, at saadan et smukt Skib altid vil være sikker paa god Modtagelse i Hjemmet, samtidig er en skøn og ædel Tradition holdt i Ære. Her har aabenbart været en Kappestrid.

Tilhøjre er det nok ikke Besætningen, som kappes, derimod indfødte Lastdragere i Lorenzo, der maa slæbe paa Rissække og Bønner Saa tæt kommer de, at det ligner en vandrende Sækkeslange, en tusindledet bugtende Orm, hvori hvert Led er en Sæk.

Saa gaar det ikke nær saa haardt til paa Midterbilledet forneden, hvor Kokken iført Stanleyhat er kommen ud at ride paa et Æsel. Han holder sig godt fast, ihvert Fald mens han bliver fotograferet, og morer sig tilsyneladende godt. Men, som det vil ses, holder den sorte Fører ogsaa fast ved Æslets Øre, ellers kunde det ske, at man fik se, hvad der ikke ses paa dette Fotografi — at Æslet slog Kokken af, akkurat med samme Lethed som den, hvormed Kokken vender en Æbleskive.

De to Billeder paa Siderne forneden (Side 18) er to Snapshot taget fra Stortoppen, dels Forud og dels Agter-ud. Man faar derigennem et ganske interessant Billede af et Skibs Dimensioner, For-

---

*Ingen Diamanter i Pengeskabet. — Dykkerne søger stadig i den sunkne Damper for at finde Juvelskatten.*

Det bjergede Pengeskab fra den belgiske Damper »Elisabethville«, der i 1917 blev sænket af en tysk Undervandsbaad udenfor Belle-Isle, er bleven aabnet ombord paa det italienske Bjergningsskib »Artiglio«. Det indeholdt kun 1879 Francs og 60 Centimer i belgiske Sedler og fire engelske Sovereigns, men ingen Diamanter. Bjergningsselskabet mener stadig, at Juvelskatten, hvis Værdi som bekendt anslaas til 50 Millioner Francs, ligger i et andet Pengeskab.

Dykkerne vil nu gaa ned igen for at søge dels efter Juvelerne, dels efter den værdifulde Last af Elfenben, som »Elisabethville« medførte. Af »Artiglio« er der ialt bjerget 12 Tons Materiale. Dykkerne, som for tre Uger siden fandt, hvor »Elisabethville« laa, efter at der i otte Aar forgæves har været søgt efter det,

holdet mellem Bredde og Længde og det opstaaende Gods' Placering.

Billederne (Side 19) er nærmest en psykologisk Studie og af megen Virkning. Øverst til venstre ses »Onkel Tom«, der sikkert som Stevedore-Formand har indlagt sig megen Fortjeneste. Som han staar der ved Rattet, er han fuldt saa tilfreds som nogen Clipper-Skipper med Skuden vel i Havn.

Billedet i Midten foroven viser Veltilfredshed efter en kold Afvadskning i Heden, til Gengæld er der noget dystert over Billedet tilhøjre, hvor Nielsen optræder som Slangetæmmer med een stor Slange om Halsen. Gud, at han tør! Men Negeren ved hans Side slaar et bredt Smil op, og det tyder jo ikke paa Fare, saa Billedet er aabenbart taget for at vise, at der ogsaa i Farten paa Afrika er Muligheder som Slangetæmmer og Fakir.

Paa Billedet i nederste Række tilvenstre er Nielsen i Færd med at lægge et *Nok-Bendsel.* Hvem Pokker skulde tro, at Storraaen, han sidder paa, og som i en Orkan kan knække lige saa let som en Tændstik, nærmest har Tykkelse som en Hestekrop.

Næste Billeder viser en Samling Oldinge. Om Forladelse, Nielsen kalder det: skæggede Drenge, saa det er jo ikke ganske det samme. Men Faktum er altsaa, at lige fra Koksmaten og op til Første-Styrmand lader man Skægget staa, hvilket blandt andet giver det Særsyn, at man der ombord har Yungmænd med Fuldskæg — ja, hvorfor ikke.

Det sidste Billede har faaet Underskriften: En Grinebider. Hvem den gæve Mand er, fortælles ikke, men skulde han selv personlig møde sit Kontrafej et Sted ude i den vide Verden, vil han sikkert tage sig et billigt Grin.

---

fortæller, at Skibet er sunket paa en Klippe, saa dets Skrog er brækket i to Stykker. Fiskene svømmer ind og ud af Vraget, og Krabber og andre Skaldyr kravler fredeligt omkring paa Dækket. Vraget er bogstavelig talt overgroet af Tang og andre Søplanter, som gør Dykkernes Arbejde yderst vanskeligt.

*Danske Patenter for Skibsbygning.*

Ifølge Patentkommissionens Aarsoversigt blev der i Klasse 65, Skibsbygning og Skibsfart, i 1927 indleveret 38 Ansøgninger, deraf 26 fra Udlandet, og udstedt 20 Patenter til udenlandske Opfindere, et til Indlandet. 15 Patenter i denne Klasse udløb efter at have været gyldige og fornyet i alle de 15 Aar, som et Patent kan bevares, og 89 var ved Aarets Udgang endnu i Kraft.

*Navigatør-Kongressen i Helsingfors. — En Række betydningsfulde Spørgsmaal under Diskussion.*

I Ugen 13.—18. August samledes Nordens Navigatører til Kongres i Helsingfors.

Paa Kongressen, der er den ottende i Rækken, blev flere interessante Spørgsmaal sat under Diskussion. Blandt disse var navnlig Spørgsmaalet om, hvor Navigatørernes permanente Sekretariat skal være. Hidtil har Sekretariatet ligget i København, men efter at den hidtidige Forretningsfører for »Dansk Styrmandsforening«, *Chr. Christensen*, er afgaaet ved Døden, er der stillet Forslag om at flytte Sekretariatet.

Det er en Selvfølge, at et af Tidens mest omdebatterede Emner: *Rorkommandoen* var sat paa Dagsordenen. Det er jo ikke mindst Navigatørerne, der har Interesse i, at dette Spørgsmaal løses paa tilfredsstillende Maade paa Kongressen.

Blandt de øvrige Punkter paa Dagsordenen kan nævnes *Skibets Luger* og disses Sikring, samt Foranstaltning til Beskyttelse af Søfolks Helbred, navnlig under Sejlads i tropiske Farvande. Disse Emner har tidligere været drøftet indenfor de danske Sømandsorganisationer, der for nogen Tid siden rettede Henvendelse til Handelsministeriet om at faa indført Regler stigende til at forbedre Forholdene paa disse Omraader.

Endvidere diskuterede man paa Kongressen Isforstærkninger paa Skibe i Vinterfart, Navigatøruddannelsen, Synsprøver m. m.

De danske Navigatører var repræsenteret af Formanden for Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn *Haegtberg* og af Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører, Styrmand *Christiansen*.

*Sænket U-Baad hævet. — Sendt til Bunds af to russiske Krigsskibe i 1919. — Flere Skeletter fundet i Vraget.*

En engelsk Undervandsbaad, som i 1919 blev skudt i Sænk af to sovjetrussiske Krigsskibe ved den russiske Østersøkyst, er nu blevet hævet af russiske Skibe og ført ind til Kronstadt. I Undervandsbaaden fandt de russiske Marinemyndigheder flere Skeletter.

Englænderne ønsker nu at afhente disse, men Russerne vil ingen engelsk Orlogsmand se i Kronstadt Havn, hvor det enten bliver et engelsk Koffardiskib eller et andet Lands Skib, som afhenter de Omkomne.

*Atlanterhavets mærkelige Vandrere.*

Det danske Motorskib »Jane Mærsk« har paa Atlanterhavet haft et ualmindeligt Møde. Skibet afsejlede den 15. Juli fra Curacao med 12,000 Tons Benzin til Hamborg. Den 18de Kl. 6 Form. mødtes 700 Sømil fra Land en Tysker i en lille Kajak, lige stor nok til at give Plads til en Mand. »Jane Mærsk« stoppede for at spørge, om Kajakmanden ønskede eller manglede noget, da det jo var et ret mærkeligt Sted at møde en saa lille Baad, men Tyskeren hverken ønskede eller manglede noget. Han var afsejlet fra spansk Havn og vilde ro over Atlanten med Sejl som Hjælp, naar Vejret tillod dette. Efter en kort Samtale fortsatte Motorskibet og den lille Kajak Kursen, for den sidstes Vedkommende mod New York.

*Skibsførerne fastholder »Styrbord« og »Bagbord«. — Men Udtrykket skal tages i direkte Betydning. — Undergraves Disciplinen om Bord ved Redernes detaljerede Ordrer?*

Ved Navigatørkongressen i Helsingfors tog de nordiske Skibsførere bl. a. Stilling til det for Tiden aktuelle Spørgsmaal om Rorkommandoen. Diskussionen om Sagen indlededes af den norske Kaptajn Tønnesen, og efter en livlig Meningsudveksling blev det besluttet at henstille til de forskellige Regeringer at arbejde for Vedtagelsen af Udtrykkene Styrbord og Bagbord i direkte Betydning som international Rorkommando.

Endvidere vedtoges en Resolution angaaende Førernes Stilling til Disciplinens Opretholdelse ombord. Det fremgik af de mange Udtalelser under Diskussionen, at Skibsførernes Autoritet stadig svækkes, ikke mindst derved, at Rederne ved detaillerede Ordrer griber ind paa Omraader, hvor Skibsførerne alene har Bestemmelsesretten. Kongressen protesterer mod dette Overgreb fra Redernes Side og opfordrer de enkelte Foreninger til at gøre de forskellige Landes Redere og Rederiorganisationer opmærksom paa, at Forholdet ikke maa vare ved.

I Tilknytning til den Resolution, som vedtoges i Oslo i 1924, udtales angaaende Skibsofficerernes Uddannelse, at der ved denne særlig bør lægges Vægt paa Modersmaalets korrekte Behandling og paa Undervisningen i fremmede Sprog. En Resolution vedtoges angaaende Synsprøver for Søfolk. Den udtaler Beklagelse af, at den Undersøgelse af Synsevnen, som i samtlige nordiske Lande foretages efter strenge Bestemmelser, ikke foretages i Overensstemmelse med ensartede Regler, samt at der for Navigatørernes Vedkommende ikke tages tilstrækkeligt Hensyn til den almindelige Forandring af Syn, Alderen medfører. Det anses for nødvendigt, at der udfærdiges Speciallove vedrørende Undersøgelse af Synsevnen.

Kaptajn Tønnesen omtalte Skibsførernes Kapitalindskud og hævdede, at der forekommer Misbrug af dette Forhold. Kongressen formulerede dog ingen Udtalelse om Sagen.

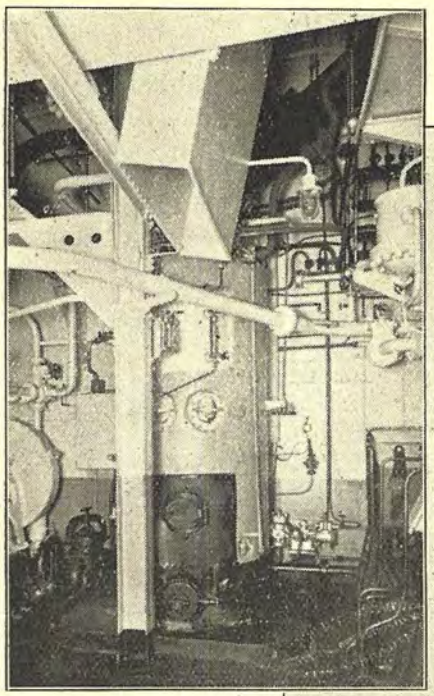
Næste Kongres skal afholdes 1931 i Stockholm.

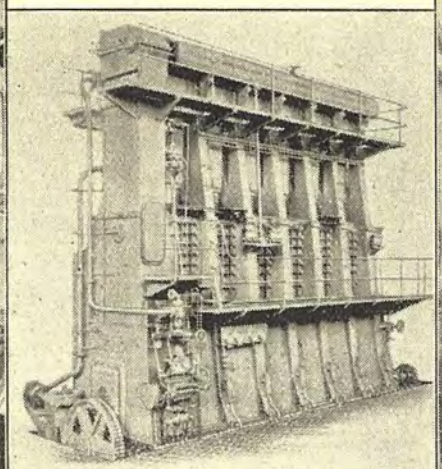
*Dansen over Atlanterhavet.*

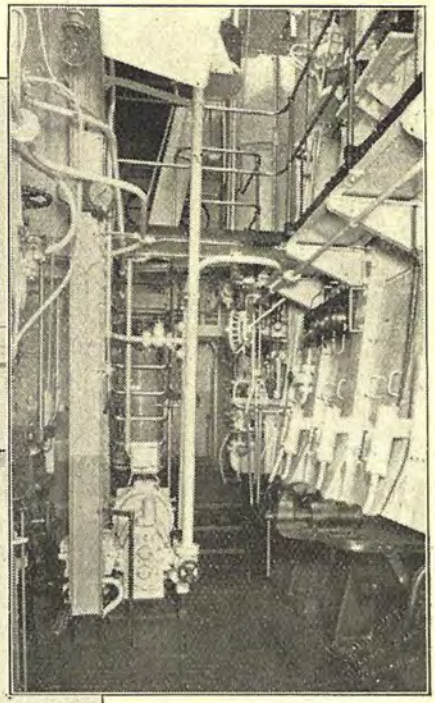
Manden, der gjorde Suzanne Lenglen til professionel Tennisspillerske, Amerikaneren Mr. Pyle, har planlagt en Marathon-Dans fra Amerika til Europa. Tre Par har meldt sig. De vil danse ned ad Brooklyn og op paa Skibet. Om Dagen vil de danse paa Dækket, om Natten i Dansesalonen.

Dette Vanvid skal gaa for sig i September Maaned. Man vil senere udfordre et Dansepar i Paris, Berlin og London til en Konkurrencedans tilbage til Amerika.

I Januar skal der i New York afholdes et internationalt Dansemarathon med en Førstepræmie paa 10,000 Pund Sterling.







# SINGLE-SCREW MOTORSHIP „BRETAGNE"

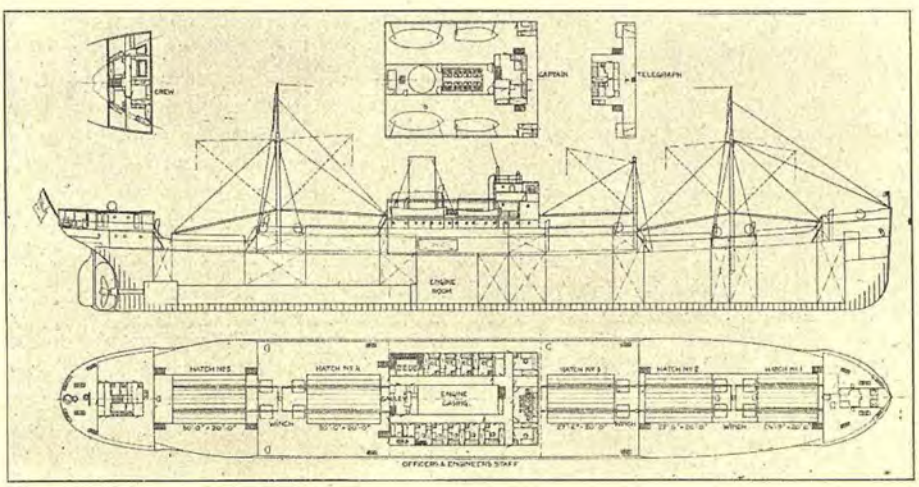
BUILT AND ENGINED BY BURMEISTER & WAIN, LTD., COPENHAGEN

*Paa talrige Opfordringer* bringer vi her paa Engelsk en Beskrivelse af M/S Bretagne, der sikkert vil interessere særlig de farende Mestre og Navigatørerne, idet man her har Værftets egen Omtale paa plain English.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab of Copenhagen, maintaining a typical fleet of medium and smaller sized cargo boats, is one of the shipping concerns who have realized the numerous advantages connected with adopting the Diesel engine as motive power.

The Company commenced with the M/S »Irland« which ran her trials on the 25th November 1927, and which has since then given every satisfaction to her Owners. The confidence they have taken in the motordriven vessel is further proved by the trial trip lately held with the Motorship »Bretagne«, of which a brief description is given in the following.

The M/S »Bretagne« is built under special survey to British Lloyds' highest class 100 A. 1. with freeboard.



The main dimensions of the ship are as follows:

| | |
|---|---|
| Length between pp. | 325' 0" |
| Breadth moulded | 49' 10" |
| Depth moulded to main deck | 23' 0" |
| Draugth loaded | 20' 6" |
| Deadweight capacity | 5.500 tons |
| Cargo capacity bales | 273.500 cb. ft. |
| Gross tonnage | 3.177 reg. tons. |
| Net tonnage | 1.931 » » |

M/S »Bretagne« has 5 watertight bulkheads, 5 hatches and 3 cargo holds of which No: 1 and 2 are situated forward the engeine room and No: 3 aft the same.

The double bottom extends from the fore peak bulkhead to the after peak bulkhead, being divided into 7 tanks. Tanks No: 1—2—6 and 7 are utillised for waterballast and tanks No: 3—4 and 5 for fuel oil.

The vessel is capable of carrying about 500 tons fuel oil, from which about 304 tons are carried in the bottom tanks, and about 196 tons in the high tanks forward the engine room. Furthermore she carries a waterballast of about 604 tons inclusive of the after peak tank.

The main deck in supported by longitudinal bulkheads in the centreline of the ship. The hatches are all of 20 ft. width, while the lengths of Nos: 1—2—3—4 and 5 are respectively 24' 9", 27' 66", 27' 6", 30' 0" and 30' 0". Hatches No: 1—2 and 5 are trunk hatches. The trunk in the forepart of the ship extends from forecastle bulkhead to the forward bulkhead in bridge, and the trunk in the after part of the ship from the after bulkhead in bridge to the forward bulkhead in poop.

The forecastle deck and the poop deck are supported by a row of columns white the bridge deck is supported by longitudinal bulkheads in the centerline.

*Cargo handling facilities.*

The cargo handling facilities consist of ten 3-tons steel tube derricks, two for each hatch, and ten 3-tons electric winches, one for each derrick. One 5-tons capstan is fitted aft on the poop, and one electric windlass on the forecastle deck. The winches, the capstan and the windlass are all supplied by Thomas B. Thrigé, Odense.

The steering gear is of the electric hydraulic type from John Hastie & Co., and is controlled from the bridge by a telemotor.

An emergency steering gear is fitted aft.

Electric light is installed throughout the ship. To avoid keeping one of the large dynamos running exclusively for producing the current for the electric light, a »Delco light« Motor is installed ind a room aft the casing.

The accommodation is heated by means of steam-heating apparatus, the steam being produced by an oil-fired Donkey boiler in the motor room.

In the provision stores a Frigidaire refrigerator is installed.

An oil-fired range of »De forenede Jernstøberier«s make is installed in the galley.

A wireless station of 1½ kw. capacity is installed.

The quarters for the captain are in the captains house on the boatdeck. In the side houses on the boatdeck is the hospital and accommodation for the electrician.

In the deck house around the engine casing, accommodation is provided for the engineers, the officers, the stewart, cook, 2 boys and four assistents. Bath and W. C. is found in the captains house, and two baths and two W. C.'s in the casing house. The saloon is situated in the foremost part of the casing house. On each side of the saloon are two roomy passenger cabins fitted out in mahogany.

The furniture in the saloon and the officers mess room is of a simple but pleasing design. The floors are covered by Linoleum, while the floor in the bathrooms, W. C. and galley are covered by tiles.

*Accommodation for the crew.*

The crew is accommodated off in the poop deck in cabins for three men each. W. C. and washing rooms are found in the aftermost deck house. The accommodation for the boatswain and the carpenter is also found in this deck house.

*The propelling machinery.*

The propelling machinery consists of one single-acting, longstroke crosshead type six cylinder standard Buremeister & Wain Diesel engine, having an output of 1.600 I.H.P. at 95 revolutinos per minute, with an estimated speed of 10½ knots.

The daily feul oil consumption is about 5¾ tons, and with a bunker capacity of 500 tons, the ship will have a sailing radius of about 24.000 miles.

*The auxiliary machinery.*

All the auxiliary machinery in the engine room, as well as the deck machinery is electrically driven, the current being supplied by three dynamos, one with an output of 66 kw and two with 33 kw each, all direct coupled to respectively one double-cylinder and two singlecylinder auxiliary engines. These engines will have a capacity of respectively 100 and 50 B.H.P. at 400/450 revolutions per minute. The compressors for the auxiliary engines are executed as two-stage compressor for the single-cylinder engines and three stage compressor for the double-cylinder engine.

The intermediate cooler is provided with a drain valve of such dimensions that it can regulate the output of the compressor. It is fitted with a receiver communicating with the compression space and arranged in accordance with Burmeister & Wain's patented system, allowing the compressors output to be adjusted, either to a small supply sufficient to run the auxiliary engine as Diesel generator of to a larger, the compressor then acting as spare or manoeuvring air compressor.

*The pumping plant.*

Besides the standard forced lubricating and cooling water pumps and one electric driven fuel supply pump, are fitted one set of electric driven single-acting, twin-cynlinder pumps of the plunger type,

taking care of the bilge- and sanitary service, each having an output of about 15 tons per hour. There is one electrical driven ballast pump with a capacity of 150 tons per hour.

*Workshop, & c.*

A standard B. & W. workshop with bench and two vices is installed. Furthermore are there one lathe for sliding and surfacing and one drill press. The machines are driven by electricity.

*The trial trip.*

The trial trip of the M/S »Bretagne« took place in the Sound at Copenhagen on the 12th May 1928.

There was held a speed trial over the measured mile at Hveen at which a speed of 11,8 knots was arrived at with the main engine developing 1.891 I.H.P. at 109 revolutions per minute. At the same time a consumption test was held lasting 2 hours, where the main engine developed 1.835 I.H.P. and giving a mean fuel oil consumption of 134,4 gr. pr. I.H.P.-hour. This consumption includes the consumption of the auxiliary engines producing the necessary current for driving the auxiliary machinery, the steering gear and the refrigerating set, electric light., &c.

In the successful trial trip participated representatives for the Owners, the classification society, the yard, and others.

After the trials were completed, the »Bretagne« proceeded to Antwerp, in order to load a cargo for her maiden voyage to Venezuela.

# OLYMPIADEN

## DANMARK EROBREDE SØLVPOKALEN

Efter »*Sejlsport*«

Sejlsportskampene under Olympiaden ved Amsterdam er nu forbi med det Resultat, at Danmark i Kampen mellem Seksmetere erobrede Sølvmedaillen.

Direktør Wm. Vetts snart verdenskendte »Hi Hi« var Danmarks Repræsentant. Direktør Vett var selv Rorsmand, og den øvrige Amatørbesætning bestod af Grosserer N. O. Møller, Prokurist Høy-Petersen og Kontorchef P. Schlytter.

Sejladserne afholdtes paa Zuiderzee, og det var en ret besværlig Tur at komme ud til Kapsejladsbanen.

Banen var en Trekantbane, der skulde omsejles to Gange. Mærkerne skulde altid holdes om Styrbord, og første Mærke blev udlagt i Vindens Retning, saaledes at der begyndtes med Kryds.

I Seksmeterløbet deltog 13 Nationer, nemlig: Amerika, Belgien, Danmark, Estland, Frankrig, Holland, Italien, Norge, Portugal, Spanien, Sverige, Tyskland og Ungarn.

De fire første Dage var indledende Sejladser, og de Baade, der herunder var blevet Nr. 1, 2 og 3, skulde deltage i Finalen, som tog 3 Dage.

*1. Olympiadedag. — 2. August.*

Vindstyrken 1—3 m/Sek., men meget ustøt og vekslende, saa det blev ren Chancesejlads. »Hi Hi« havde flere Gange en udmærket Position, men i næste Øjeblik var Chancen borte, og den laa pludselig i Agterhaanden.

Dagens Resultat blev: Norge (Kronprins Olavs »Norna« med Johan Anker ved Roret), Sverige (»Ingegerd«), Amerika (»Frieda«), Frankrig («Cupidon-Viking«), Tyskland (»Pan«), Estland (»Tutti«), Italien (»Twins II«), Holland (»Kemphaan«), Belgien (»Ubu«), Ungarn, Danmark, Spanien og Portugal.

*2. Olympiadedag. — 3. August.*

Vindstyrken 7—8 m/Sek. En smuk samlet Start med Norge i Spidsen. Efter Starten delte Flaaden sig i to Partier, med Norge som Fører for det ene og Holland for det andet. Efterhaanden løjede Vinden en Del af, hvad der jo ikke var særlig heldigt for »Hi Hi«. Imidlertid laa den paa anden Omgang mellem de fire første Baade og efter en haard Kamp med Belgien og Amerika, lykkedes det den at komme ind som Nr. 3 og dermed sikre sig Adgang til Finalen.

Dagens Resultat blev: Norge, Belgien, Danmark, Amerika, Holland, Estland, Ungarn og Sverige.

*3. Olympiadedag: — 4. August.*

Det blæste haardt af Østsydøst, og det var regntykt. Starten blev meget dramatisk. Alle Baadene, der havde rebet godt ned, men trods det alligevel lagde Øret godt til, gik Syd over ved Starten for at komme saa nær det luv Mærke som muligt. De kom derved hverandre faretruende nær, og det gik da ogsaa galt. Det var umuligt at se, hvem der gik først over Linien, men Amerikaneren og Nordmanden havde de bedste Positioner. I selve Startøjeblikket løb Ungareren ret ind i Siden paa »Norna«, saa denne fik et stort Hul i Styrbords Side. »Norna« vendte øjeblikkelig, og Hullet blev stoppet med Olietøj, Redningshynder o. l., og Mandskabet fik et haardt job, da Hullet strakte sig lige fra Vandlinien til Essingen. Ungareren gik ud af Løbet med det samme, medens »Norna« blev slæbt ind til Amsterdams Yachtværft for at blive repareret.

Amerikaneren havde ikke rebet nok ned. 5—6 Minutter efter Starten knækkedes derfor Masten omtrent paa Midten.

Ogsaa ved Opløbet var der Karambolage. Danmark og Belgien havde ført hele Løbet og kæmpet haardt om Førstepladsen. Kort før Maallinien udspandt der sig en luffing-match mellem de to. Imens gik Hollænderen forbi i Læ og drejede ind over Maallinien, hvor den ikke gav Plads for »Hi Hi«. Denne fik Boven revet i Stykker paa »Kemphaan«, samtidig med at der ikke blev Plads for Belgieren, saa den løb ind i »Hi Hi«. — Maallinien var den samme som

Startlinien, saaledes at Fartøjerne skulde runde Startlinien, for at Fartøjerne skulde runde Startbøjen og derefter dreje over Maallinien. Efter denne Dags Ravage blev det imidlertid forandret til, at Maallinien blev mellem Startbøjen og en anden Bøje udlagt udenfor denne. — »Hi Hi« nedlagde Protest baade mod Holland og Belgien, og Belgien protesterede mod Danmark, som i dette Tilfælde var helt uskyldig. Ikkedestomindre blev Danmark diskvalificeret.

Dagens Resultat blev derefter: Holland 2-13-40, (Danmark 2-13-41), Belgien 2-13-50 og Estland 2-14-20.

*4. Olympiadedag. — 5. August.*

Vindstyrke 6—7 m/Sek. Baade »Norna«, »Frieda« og »Hi Hi« mødte i smuk repareret Stand. Starten var usædvanlig smuk. »Kemphaan« og »Hi Hi« gik over Linien lige i Skuddet; derefter kom »Frieda« og »Norna«. Hele Starten tog ca. 30 Sek.

Amerika tog Føringen og holdt den paa Krydset, men paa Sløren til andet Mærke gik »Norna« forbi den og førte Resten af Løbet.

Dagens Resultat blev: Norge 2-14-34, Belgien 2-14-55, Estland 2-15-10, Holland 2-15-32, Amerika 2-15-42, Danmark 2-16-37 og Sverige 2-16-56.

Følgende Lande var derefter kvalificeret til at deltage i Finalen: Norge, Holland, Belgien, Sverige, Estland, Amerika og Danmark.

*1. Finaledag. — 7. August.*

Vinden var Sydvestlig, laber Kuling. Ved Starten kom Belgien over Linien som Nr. 1. Holland og Danmark maatte starte om og tabte derved over 1 Min. Estland førte med Norge som Nr. 2. »Norna« var paa Krydset staaet Syd over, og skønt det flere Gange har været god Politik, var det ikke denne Gang. Det er gerne den førende paa første Kryds, der tager Sejren hjem. ?

Resultatet blev: Estland, Norge, Sverige, Belgien, Amerika, Holland og Danmark.

*2. Finaledag. — 8. August.*

Vinden var vestlig, 5—6 m/Sek. Belgien kom atter først i Start og derefter Norge. Danmark laa lidt bag efter, men til Gengæld helt fri. Ved første Mærke laa Estland forrest tæt fulgt af Norge.

Paa andet Kryds passerede »Norna« »Tutti«, men »Hi Hi«, som alene var staaet Syd over, slog alle sine Konkurrenter og kom ind som Nr. 1.

Dagens Resultat blev: Danmark 2-23-33, Norge 2-23-36, Estland 2-24-06, Belgien 2-24-14, Amerika 2-26-16, Sverige 2-27-07 og Holland 2-27-45.

*3. Finaledag. — 9. August.*

Norge, der var sikker paa Guldmedaillen, deltog ikke i Sejladsen sidste Dag.

Vinden var nordvestlig, 6—8 m/Sek. »Hi Hi« laa i Spidsen ved Starten og overtog straks Føringen, som den beholdt under hele Løbet. Det var regulær Sejlads hele Tiden.

Dagens Resultat blev: Danmark Nr. 1, Amerika Nr. 2 og Estland Nr. 3.

Det samlede Resultat blev derefter, at Norge fik Guldmedaillen, Danmark Sølvmedaillen og Estland Bronzemedaillen.

---

I Jollesejladserne deltog 20 Nationer. Baadene var delt i 2 Hold paa hvert 10, og der foretoges først 4 Udtagningssejladser, hvori der tildeltes Points, og kun de Baade, der havde opnaaet et vist Antal Points ved disse Sejladser, kom med i Finalen.

Som det vil ses af foranstaaende Referat af Seksmeterløbene, blæste det næsten hele Tiden meget friskt —, altfor frikst for Jollerne, og der skete da ogsaa under Sejladserne ikke saa faa Kæntringer.

Resultaterne var ret ujævne, dog laa Norge og Sverige for det meste i Forhaanden.

Finalisterne blev: Tyskland, Sverige, Norge, Finland, Danmark, Italien, Amerika, England, Holland og Letland.

Slutresultatet blev: Sverige Guldmedaille, Norge Sølvmedaille og Finland Bronzemedaille. — Danmark blev Nr. 6.

---

Blandt 8-Meterne, der sejlede samtidig med Sekserne, vandt Frankrig (Madame Hériot) Guldmedailen. Holland fik Sølvmedaillen, og Broncemedaillen gik til Sverige. Italien blev Nr. 4 og Norge Nr. 5 og Amerika Nr. 6.

Madame Hériot var Genstand for stormende Hyldest, og den franske og danske Sejr fejredes ombord i »Julnar«, der forøvrigt har vakt smigrende Opsigt i Amsterdam, hvor den har pyntet svært op i Yachthavnen.

---

*Bundgarnsfiskeriet ved Skagen. — Det største siden 1925.*

Bundgarnsfiskeriet ved Skagen har til Dato givet et Fiskeri, der kun kan sammenlignes med det store Bundgarnsfiskeri der i 1925. Garnene staar saa at sige hele Tiden fulde af Makrel. Trods de daarlige Priser er der Bundgarnsselskaber, som i en Uge fiskede for 4—5000 Kr., og flere Hundrede Snese af Makreller blev kastet i Havet som usælgelige.

Totaltilførselen i sidste Uge har antagelig været 50—60,000 Snese Makrel. Et Par Svenskebaade er ankommet til Skagen for at opkøbe Makrel til Nedsaltning.

*Stigende Eksport til Danzig.*

I en Indberetning fra Generalkonsulatet i Danzig meddeles det, at Danmark i 1927 har udført for 33 Mill. G. til Danzig mod for 14 Mill. i 1926. Samtidig er Danmarks Import fra Danzig gaaet ned fra 36 til 27 Mill. Gylden, og der var altsaa i 1927 et dansk Eksportoverskud paa 6 Mill. G. mod et Importoverskud paa 22 Mill. G. i det foregaaende Aar.

Fra Danmark til Danzig er der bl. a. udført Levnedsmidler for 3 Mill. G., Dyriske Frembringelser for 8,4 Mill., Kemiske Produkter for 8,4 Mill. og »Erts, Metal og Metalvarer« for 16,5 Mill. G.

# Et Minde fra den første Langfartstur.

## Med 4-mastet Markskibet „Olympia" af Hamburg fra Hamburg til Santos via Australien.

Den 4. Marts 1912 var vi to Kammerater, der rejste til Hamborg, for at komme paa Langfart for første Gang. Vi afmønstrede fra 3-mastet Skonnert »Rossing« af Thurø sidst i Januar, og da blev vi enige om, at nu skulde Nordsøsejladsen være forbi. Kammeraten var fra Jylland og jeg fra Fyn, men vi blev enige om at mødes paa Fredericia Banegaard ved Natekspressen den 4. Marts, efter at vi havde opholdt os i vore Hjem i Februar Maaned. Forældrene mente naturligvis, vi var for unge til at tage derned og mønstre som Matroser. Jeg var 17 Aar og min Kammerat 18. Men vi vilde afsted til Hamborg, og den 4. Marts om Natten mødtes vi, som Aftalen var. Kl. ca. 1 gik Toget og om Morgenen den 5. Marts var vi i Hamborg.

Det første vi foretog os, da vi var ankommen dertil, var, at faa fat i et Logi og det fandt vi ret hurtig hos Mutter Salle i Kartanizia Allé Nr. 40. Dernæst gik vi ud for at faa opsnuset alle de forskellige Mønstringskontorer og Konsulater, alt hvad vi kunde tænke os at faa Brug for. Den 5. Marts var vi klar til at søge efter en Hyre, og i Løbet af et Par Dage fik vi Lovning paa en saadan. Efter ca. 8 Dage var der 4 Matroshyrer til 4-mastet Bark »Olympia«, og vi var mellem de heldige. Vi fire Mand skulde ombord ca. 8 Dage før den skulde mønstre fuldt Mandskab.

»Olympia« var et stort smukt Skib paa 2500 Register-Tons, tilhørende Rederiet 1896 af Hamborg, og Skibet var kun 7 Aar gammelt; det var hollandsk bygget, og det var i sin Tid bygget specielt til Kaffefart paa Java, saa der var vandtætte Skodder imellem alle 4 Lastrum og overalt i Lastene var der malet med en fin stengraa Farve. Det var moderne indrettet paa Dækket med Brasewincher og Faldwincher til Mærsejl og Bramsejl, Gangspil til baade Fokke, Storsejl og Berginerskøderne. Det var den anden Rejse under tysk Flag. »Olympia« skulde ud paa. Den havde ligget i 6 Maaneder og faaet splinterny Rigning indsat, fordi den fra ny af var bygget med en lav Rigning; men Tyskerne vilde havde en høj, og det skal jek love for, at den nu havde faaet, og vi tænkte ogsaa med det samme, det bliver noget andet end at gaa til Tops ombord i »Rossing«; men alligevel var vi jo meget stolte af at komme ombord i et saa nyt og prægtigt Skib paa vor første Langfartstur.

I de Dage, vi gik rundt i den store By for at søge Hyre, fik vi ogsaa Tid til om Eftermiddagen at tage en Sejltur med en af de smaa Dampbaade, der sejler i stadig Fart med Folk og Proviant ud i Sejlskibshavnen til alle de store Skibe. Hvilket imponerende Syn var ikke den store Sejlskibshavn i Hamborg dengang. Et Syn, der maatte fryde enhver ægte Sømand, at se alle disse stolte »Havets Svaner« med en hel Skov af Mastetoppe og Ræer — et Syn, der desværre er en Saga, og det maa gøre enhver Sømand ondt, at disse Skibe er helt borte nu.

Naa, men vi fire Mand kom ombord og vi kom straks i Gang med at slaa Røjler og Bramsejl, Stagsejl, i det hele taget alle de mindre Sejl under. Efter en 8 Dages Forløb kom saa hele Besætningen ombord, og nu kom der Fart i Arbejdet. I Løbet af et Par Dage var vi søklar. Den 24. Marts Kl. 4 om Morgenen passerede vi Landingsbryggen ved St. Pauli outwardbound for Santos. Da vi passerede Bryggen, var alle Mand paa Rælingen og gav den muntre St. Pauli Bydel sine tre Cheers; men den var snart ude af Sigte, og vi gled videre ud paa Elbens Vande.

Om Aftenen den 25. Marts maatte vi ankre op paa Grund af Storm; men næste Dags Eftermiddag lettede vi igen, og nu var Vinden saadan, at vi kunde sætte nogle af Sejlene og paa denne Maade hjælpe Slæbebaaden lidt, saa nu gik det rask mod den engelske Kanal. Da vi naaede Dungeness i Kanalen, lod vi Slæberen gaa og gav ham sine tre Cheers med paa Hjemturen, og snart var »Olympia« under fulde Sejl.

Det var en Aften med herligt Vejr; men allerede næste Dag havde vi en Brandstorm lige stik i Stævn; der laa vi og krydsede i ca. 8 Døgn med en forrygende Storm hele Tiden, men vi trøstede os med, at vi var ikke ene om at døje Mosten. Der var ca. 20 Outwardbound Vindjammere, og den ene efter den anden Homewardbounder stod Kanalen ind med regulær Dampskibsfart og mere til. Vi fik dog alligevel arbejdet os længere ud mod Spanske Søen, og endelig kom den gode Vind. Snart havde vi Outwardboundere tabt hverandre af Sigte. Vi kom nu hurtig ind i bedre Vejr, og saa begyndte den travle Tid baade paa Dækket og paa Frivagten. Frivagten gik med at lave Uniformer til den store Daabsfest ved Ækvator.

En af de første Dage vi var i Nordost-Passaten traf vi et stort engelsk Barkskib med Nødsignaler, og der blev øjeblikkelig braset bak, og en Baad kom over fra Engelskmanden; han var løbet kort af Proviant, og han blev saa forsynet med hvad han manglede, hvorefter vi begge fortsatte Rejsen hver efter sit Maal. Vi havde en meget fin Passat, saa vi naaede hurtig Ækvator, hvor den store Daabsfest skulde foregaa; der var ikke mindre end 10 Mand, der skulde døbes. Dagen før vi naaede Ækvator blev der rigget en stor Presenning op foran Nr. 3 Lugen, og om Natten pumpede Vagten den fuld af Vand; det var Døbefonden.

Det var lige over Middag, at Daabsfesten tog sin Begyndelse; alle ti Mand blev stillet paa Geled, kun iført et Par tynde Bukser, saa dem, der vilde lave Spræl, de kunde rigtig mærke Politibetjentens Sabel hen over Rygstykkerne. Naa, men vi ti Daabsgaster blev lænket til hinanden og Lænkerne var lagt om Halsen paa os ligesom paa nogle rigtige Galejslaver, og saa var vi omringet af Politibetjente med dragne Sabler og Sablerne var malet røde i Spidserne, saa det lignede Blod, der sad paa dem. Længere oppe paa Klingen var skreven: »Vil Du ikke godvilligt, saa bruger vi Magt!« Foran hele Processionen gik en Spillemand med sin Harmonika, saa kom i Rækkefølge Præsten, Astronomen, Doktoren, Barberen og en Neger, der bar en vældig stor Medicinkasse. Neptun og hans Frue var kommet ombord og indtaget deres Plads oppe paa Nr. 3 Lugen. da vi marcherede forbi. Betjenten gjorde stram Honnør for Havets Konge. Vi marcherede helt Agter ud; Præsten skulde nemlig op og velsigne Skipperen. Vi morede os kosteligt ved det Syn. Skipperen sad paa Halvdækket paa sin Stol. Præsten gik op og tog Hatten af ham, lagde begge sine Hænder paa hans Hovede og fremsagde en Bøn, hvorpaa han ønskede ham en god og hurtig Rejse. Da Præsten var færdig med dette, blev der marcheret hen foran Neptun, og snart var den første Mand oppe foran Neptuns strenge Aasyn. Den, der skulde døbes, havde Hænderne bundne paa Ryggen og sad Front mod Neptun og Ryg til Vandbassinet. Først blev vedkommende nøje undersøgt af Lægen, Tænderne fik en god Omgang af den store Trætang. Saa snart Lægen var færdig, kom Barberen og nu blev man sæbet ind med brun Tjære og klippet med Træsaks og raget med en stor Trækniv — ja, og noget af det skrækkelige Medicin tvang de ogsaa i Munden paa os. Endelig talte Neptun nogle Ord til os, manede os til at blive dygtige og gode Søfolk, og Præsten gav os en lille Velsignelse. Midt under Velsignelsen blev der puffet til Manden, saa han røg baglæns ud i Vandet, hvor der stod Betjente opstillet til at tage imod os og give os en forsvarlig Dukkert. Samtidig med vi røg ud i Vandet, raabte Præsten det Navn, vi skulde døbes med; det hele var meget morsomt. Det er desværre en rask og gammel Tradition, der forsvinder med de store Sejlskibe. Om Aftenen var der Fest i Lukafet. Skipperen gav to Snapse pr. Mand og hver af de døbte Matroser maatte betale for Daaben med en kvart Kasse Cigarer og Drengene med en Pakke Cigaretter, som alt blev købt i Slapkisten Agterude.

Dagen efter fik Officererne udstedt hver en Medalje fra Neptun; der stod forskellige Ting paa hver. Tredie Styrmands blev hæftet paa en stor Beskøjt og saa stod der noget om Maden. Det var naturligvis en lille Stikpille, han var nemlig Proviantforvalter. Saa efter nogle Dages Forløb fik hver Mand udleveret sin Daabsattest, der var underskrevet af baade Præsten, Astronomen, Lægen, Barberen, Skipperen og selvfølgelig den højtærede Havets Konge, Neptun. Attesten var forsynet med et vældigt Lakstempel. Jeg har desværre mistet min, ellers vilde jeg med Glæde have sendt »*Vinkingen*« den til Aftrykning i Bladet.

Vi slap godt og heldigt igennem Stillebæltet og naaede ret snart herefter ind til Santos, efter at vi havde været 48 Dage i Søen fra Hamborg.

Her i Santos fik vi et Ophold paa ca. 2 Maaneder. Her indhentede Ulykkesfuglen »Olympia«, idet en af Letmatroserne faldt ned i Lasten, en Matros fik Hovedet omtrent flækket, en faldt ned fra Storraaen, en af Drengene blev meget syg af Mygstik og endelig faldt vor kære Gris overbord, Grisen fik vi dog bjerget igen og den slog en Krølle paa Halen over det dejlige Bad, og alle Patienterne slap over Uheldene og naaede alle at komme med til Søs, dog kunde ham, der faldt i Lasten, ikke arbejde endnu. Vi gik dog en Mand kort herfra, det var vor Smed, der rømte.

Et Par Dage efter at vi var afgaaet fra Santos havde vi en lille rask Kapsejlads med en stor Fragtdamper, som dog hurtigt blev belært om, at han var kommen i forkert Løb.

Rejsen forløb nu godt, indtil vi havde rundet Cap det gode Haab, da indhentede Ulykkesfuglen os igen. Det var en mørk Aften Kl. ca. 10½, da der blev givet Ordre til Nedhaling af Inderklyver, og tre Mand blev sendt ud for at gøre den fast. Faa Minutter efter at de var entret Klyverbommen, lød Raabet »Mand overbord«, og det viste sig hurtigt, at de to var væk; den tredie sad derude og kunde ikke komme ind før de fik Klyverstaget bjerget, det var nemlig sprunget og hang og daskede til alle Sider. Jeg stod til Rors, Kl. 10 havde jeg afløst den ene af dem, der røg over Siden. Naa, men der blev straks udkastet Redningsbøje med Lys og flere Redningskranse, »the oldman« og jeg hørte tydelig den enes Raab om Hjælp og skimtede Manden, da han drev Agterover; men der var tralvt med at manøvrere, vi skulde have vendt Skuden og en Baad sat i Vandet. Straks Ulykken skete, blev der sendt to Mand til Vejrs for at holde Udkig med Lysbøjen, og Baaden kom i Vandet, bemandet med Anden Styrmand og 5 Matroser. Alt dette blev lavet i Løbet af faa Øjeblikke, vi vidste alle, at der la to gode Kammerater og raabte om Hjælp ude paa det store, mørke Hav, og da der blev raabt paa frivillig Mandskab til Baaden, vilde de have været med alle som een. Min dan-

ske Kammerat var ned i Baaden, kun iført det bare Linned, og han sad i Baaden med en slem Forskrækkelse, thi der var bleven sagt, at Jørgensen var den ene af dem, der var gaaet overbord; først da han kom ombord i Skibet igen, fik han at vide, at jeg var til Rors paa det Tidspunkt Ulykken skete. Efter en Times Søgning blev Baaden ordret tilbage til Skibet igen. Ordren blev givet ved Hjælp af brændende Fakler og Lysraketter; der blev afbrændt flere af disse, for at Baaden bedre kunde faa en Retning at søge tilbage i, da den var kommet et langt Stykke fra Skibet, og Lysbøjen var der ingen, der kunde se mere til.

Da Baaden kom langs Siden var den næsten fyldt med Vand, fordi den ene Lænseprop var gaaet af, og i Mørket og Vandet kunde de ikke se at faa den sat i Lænsehullet igen; men med alt det Vand var Baaden jo blevet betydelig tungere, og da den skulde hejses op, bøjede den ene Davit sig helt sammen, saa Baaden sank i Havet med den ene Ende og straks var der en stor Sø paa Spil og knuste Baaden til Pindebrænde og det var paa et hængende Haar, at Baadsbesætningen slap fra det med Livet. Nu blev Skibet drejet til og vi blev liggende til det blev Dag, men der var intet at øjne; vi maatte slaa os til taals med, at vi havde gjort vort Pligt, men Søen havde været den stærkeste, hvad den desværre er saa ofte. Naa, men vi fik atter »Olympia« under fuldt Sejlpres og Rejsen fortsattes imod Australien.

Nogle Dage efter dette var sket, fik vi en voldsom Storm ret Agter ind og for vore tre Undermærssejl og Fok var vi to Døgn oppe paa en Fart af ca. 19 Knob i Timen og de næste to Døgn paa 17 Knob, det var strenge Rortørne i disse 4 Døgn; der skulde udvises stor Agtpaagivenhed.

Efter de 4 Dage flovede det af og vi havde nu en pæn Rejse, indtil vi naaede Bass Street, imellem Tasmanien og Anstralien, her fik vi daarligt Vejr igen, om Dagen Modvind og tæt Taage og under denne tætte Taage var vi en Dag lige paa Nippet til at rende paa Land, men Faren blev dog opdaget og afværget i sidste Øjeblik.

Efter en god Uges Forløb fik vi dog ordentlig Vejr igen, og nu var der ikke mange Dages Sejlads til Newcastle, hvortil vi naaede med en Rejse paa 52 Døgn i Søen.

Her i Newcastle fik »Olympia« et Ophold paa ca. 6 Uger, hvorefter den lastede Kul til Chile Kysten. Under Opholdet her i Newcastle var vi 9 Mand af Besætningen, der rømte, vi to Danske rømte for os selv og spadserede langt ind i Landet, hvor vi fik Arbejde paa en Farm. Her opholdt vi os, til vi var sikker paa, at »Olympia« var afsejlet, hvorefter vi søgte ned til Newcastle igen for at søge os en ny Hyre.

*Matros V. J.*

*Transport over Atlanterhavet ad Sø- og Luftvejen. — Amerikanske Planer efter Jones-White-Lovens Vedtagelse.*

Vi omtalte for kort Tid siden her i Bladet, at visse amerikanske Redere havde store Planer i Arbejde, saasnart den nye amerikanske Skibsfartlov var blevet vedtaget og undertegnet af Præsidenten. Sidstnævntes Underskrift har allerede foreligget en Tid, og man kan nu læse nærmere om Amerikanernes store Planer med Hensyn til Fremtiden til Søs.

Af særlig Interesse synes os Mr. Lawrence R. Wilders Plan. Mr. Wilder er Præsident for »The Transoceanie Corporation«, og han udtalte fornylig, at man stod paa Tærskelen for en ny og bemærkelsesværdig Æra indenfor den transatlantiske Skibsfart. Hans Ærgærrighed gaar ud paa at faa gennemført en fire Dages Passagertjeneste over Atlanterhavet. For at faa gennemført dette Maal søger han bl. a. Shipping Board om for sit Kompagni at faa Kontrollen over »United Stats Shipping Lines«, i hvilke Skibe der kunde uddannes et første Klasses Personel, medens de nye planlagte 33 Knobs Baade var under Bygning. Men Mr. Wilder har ogsaa andre Idéer.

Han er af den Mening, at der bør etableres et Samarbejde mellem den hurtigere Ocean-Baad og en effektiv Luftfarttjeneste, saaledes at Post f. Eks. som først blev afgangsklar en Dag efter Oceanbaadens Afgang, skulde bringes ombord pr. Aëroplan en Dag før Baaden ventedes til Ankomsthavnen. Paa denne Maade kunde Overfarten for Post og ved enkelte Lejligheder ogsaa for Passagerer reduceres til tre Dage.

»The Transoceanic Corporation« agter at ekspedere et stort, hurtiggaaende Skib hver anden Dag fra hver Side af Atlanterhavet; hver Baad skal kun bruge fire Dage i Søen. En saadan Linie vil blive umaadelig populær, da det er en kendt Sag, at Flertallet af Passagererne over Atlanterhavet ønsker at tilbringe saa lidt af Tiden ombord som muligt. Dette er Mr. Wilders Opfattelse. Om Passagerer vil stille i den Mængde og betale de nødvendigvis meget høje Omkostninger, som en saadan Rejse vil komme til at koste, er en anden Side af Sagen. Der er ogsaa adskillige andre Betænkeligheder ved Planen, men dens Fader synes overbevist om, at der ligger en Profit i et saadant Foretagende, og vil rimeligvis en Dag se det ført ud i Livet.

*Støtte til den norske Skibsbygning. — Reglerne for Udlaan af »Statens Skibsfond« til Støtte for Skibsbygningsindustrien.*

Reglerne, hvorefter Udlaan af »Statens Skibsfond« til Støtte for Skibsbygnings-Industrien i Norge vil blive givet, fremgaar af følgende:

1. Laan kan ydes mod Pant i fuldt færdigbygget Skib paa anden Prioritet med indtil 20 pCt. af Skibets Værdi og indenfor 70 pCt. af Skibsværdien, der bestemmes med Takst godkendt af Finansdepartementet.

Laan kan ogsaa ydes mod Pant i Skib under Bygning og dertil anskaffede Materialer med samme Procent som foran nævnt, beregnet efter Byggesummen. Før noget udbetales, maa der for Laanet være skaffet fuldt retsbeskyttet Panteret (Skibsregisterlovens § 12 og § 21,2). Byggelaan ydes vedkommende Værksted og kun til norske Redere og Værksteder.

2. Laanet skal betales tilbage med lige store halvaarlige Terminer i Løbet af fem Aar. For Laan, som er ydet som Byggelaan, men tillades at blive staaende, efter at Skibet er færdigt, regnes Afbetalingstiden fra det Tidspunkt.

3. Rentefoden er 5½ pCt., og Renten erlægges efterskudsvis i halvaarlige Terminer.

4. Pantet maa af Laantageren til enhver Tid holdes forsvarlig forsikret, og Laanet ydes forøvrigt mod de samme Kavteler som ved Udlaan af Skibshypotekindretningerne bestemt.

5. Andragender om Laan bliver at rette til Norges Bank, som repræsenterer Fondet overfor Laantagerne. Banken forelægger Andragendet til Udtalelse af Sagkyndige, udnævnt af Finansdepartementet.

Laanene skal fortrinsvis komme de mest konkurrencedygtige og bedst udrustede Værksteder til gode. Desuden vil der blive taget Hensyn til Ønsket om, at Laanene fordeles til forskellige Værksteder omkring i Landet. Det forudsættes, at norsk Arbejde og norsk Materiel anvendes, hvor dette er muligt.

6. Finansdepartementet kan foretage Lempelser i de forannævnte Vilkaar, naar Norges Bank eller de Sagkyndige finder, at særlige Grunde taler herfor; i saa Fald bliver Sagen forelagt Departementet.

7. Udlaansvirksomheden skal være afviklet inden Udløbet af 1938.

*Fra den tyske Skibtfart. — Afsluttede Rate-Kampe i Østersøen.*

Som Modaktion mod Stor-Rederiernes Bestræbelser for at tilføre sig selv alt oversøisk Gods fra Østersø- til Nordsølandene, har nu flere af de Østersø-Rederier, som har bevaret deres Selvstændighed, sluttet sig sammen om en Fælleslinie. Det drejer sig om Rederierne Sartori & Berger (Kiel og Hamborg) og Johannes Ick (Hamborg), som er kommet overens med Ippen-Linien (Hamborg) om at organisere en Samtrafik fra Hamborg til Stettin for at udelukke Konkurrence og bedre at udnytte Tonnagen.

Ogsaa paa anden Maade er der foregaaet Ændringer i Stettins Rederiforretning. Som vi i sin Tid meddelte, begyndte den svenske Norman-Linie i 1927 en Rute fra Sverige til Danzig og trængte saaledes ind i A.-B. Egon's Interesseomraade. Dette Selskab aabnede som Modforanstaltning straks en Linie fra Stettin til Sverige. Denne blev i April iaar stærkt udvidet, hvad der foranledigede heftige Rate-Kampe, som først nu ved en Overenskomst er bragt til Afslutning. Norman-Linien har givet efter, betaler en passende Erstatning til A.-B. Egon og standser sin Danzig-Linie. Egon-Linien paa den anden Side trækker sig tilbage fra Farten paa Stettin. Følgerne af denne Overenskomst maa Afskiberne bære, de kan vente sig Rateforhøjelser paa 30 à 60 pCt. Det er dog ikke udelukket, at Egon-Liniens Agentur vil forsøge paa at indrette en anden Outsider-Linie til Sverige.

En anden Kamp, som var udbrudt i Stettin, er nu blevet afsluttet. Det drejer sig om Lituania-Linien, som med den litauiske Regerings Hjælp blev oprettet i April iaar og i Konkurrene med Rederierne Gribel og »Stettiner Dampfer-Kompagnie« aabnede en Rute fra Stettin til Danzig og Memel. Det ser ud til, at den nye Linie ikke har kunnet klare sig mod de fra gammel Tid indførte Stettin-Rederier, thi den har standset sine Ekspeditioner, og deres Genoptagelse kan næppe ventes.

— Den driftige Administration for Bremens Havn har vundet ny Fremgang. Det er lykkedes den at foranledige amerikanske Frugteksportører til for Fremtiden at anløbe Bremen direkte med egne Køleskibe, medens de hidtil kun sendte saadanne til England. Derved turde Bremen faa en betydelig Stilling som Auktionsplads for Frugthandelen.

Ogsaa Bomuldsimporten, denne for Bremen overmaade vigtige Forretning, udvides yderligere, idet Genua-Rederiet Campanella indretter en hurtig Fragtrute fra Houston (Texas) til Bremen. Der bliver Ture hver 14. Dag, og de vil kun tage 16 Dage; den første vil finde Sted den 4. Septbr. fra Houston.

I Passagerfarten vil Bremens Stilling faa et betydeligt Plus, naar de 46,000 Tons Dampere »Europa« og »Bremen«, som nylig er løbet af Stabelen, til næste Foraar sættes i Tjeneste. Disse Skibe er jo bestemt til for de næste Aar at skabe den hurtigste Forbindelse mellem Europa og Nordamerika; de vil paa Grund af deres Hastighed af 26 à 27 Knob tilbagelægge Rejsen fra Bremen til New York i 6 Dage og fra Kanalhavne i 5 Dage. Først White Star-Liniens 60,000 Tons store Damper »Olympic«, hvis Bygning nylig er begyndt, vil kunne gøre »Norddeutscher Lloyd« denne Førsterang stridig — saafremt da ikke »Hamborg—Amerika-Linien« skulde foretage sig et eller andet med de Penge, som den kan vente frigivet fra den amerikanske Regering.

*Nye Diesel-Tanker paa Prøvetur i Sundet.*

Fra Burmeister & Wains Skibsbyggeri paa Refshaleøen er foretaget en vellykket Prøvetur i Sundet med Dieselmotor-Tankskibet »Hidlefjord«, Værftets Byggenummer 548, bygget for Regning »A/S Motorskib Hidlefjord«, Stavanger.

Skibet er bygget til britisk Lloyds højeste Klasse. Dets Hoveddimensioner er: 450'—0"×59'—0"×34'—0", og Bæreevnen er ca. 11,000 Tons d. w. Skibet er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af den nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4200 I. HK.

I Prøveturen deltog Repræsentanter for Rederiet og for Værftet.

# Kvinder og Børn først!

Da Transport-Damperen „Birkehead" gik ned.

Historien vrimler af Eksempler paa Dødsforagt. Særlig Krigene har givet Anledning til at udvise Mod og Koldblodighed i Farens Stund, og Skibsfarten har gennem Tiderne ikke staaet tilbage.

For nogle Aar siden udskrev et engelsk Blad en Enquete, hvortil talrige Digtere og Historikere gav deres Bidrag. Flere nævnede Eksempler fra Søkrigene, men en jævn Mand opponerede herimod og gjorde gældende, at det var ulige lettere at kæmpe end at se Døden i Øjnene uden at kunne gøre noget som helst for at redde sig selv. Og han nævnte følgende Eksempel:

Den 25. April 1858 afsejlede H. M. Damp-Transportbaaden »*Birkenhead*« fra Simons Bay, Cap Town, paa Rejse til Port Elizabeth og East-London. Damperen, en Hjuldamper, var paa 1400 Tons og førtes af Kaptajn *Salmond*.

England befandt sig dengang midt i en Kaffer-Krig, og Englands Højstkommanderende Sir *Harry Smith* havde Brug for alle de Forstærkninger, som kunde trækkes sammen. Damperen medførte da ogsaa flere Hundrede Mand, Soldater, der lige var indkaldt og stammede fra Englands forskellige Egne, desuden andre Passagerer tilligemed Kvinder og Børn. Øverstkommanderende for Tropperne var Oberstløjtnant *Alexander Seton*, en høj, tynd Skotte, forøvrigt en typisk Modsætning til Kaptajn *Salmond*, en sværbygget, haard Skikkelse og en glimrende Sømand.

»*Birkenhead*« lettede Anker om Eftermiddagen ved 6-Tiden og stod ud af Bugten i fint Vejr med en Fart af 8½ Knob. Gamle Salmond og hans Første Styrmand havde haft et haardt Job hele Dagen og overlod efter at være kommen klar af Kysten Roret til Anden Styrmand. Søen var rolig, og efter alt at dømme gjaldt det kun om at holde den udsatte Kurs, S.S.E. ½ E., som vilde give Pope Hanglip i en Afstand af c. fire Kvartmil. Samtidig blev en Mand sat til at lodde.

Klokken kunde vel være henad to om Morgenen den 26., da den vagthavende Officer netop

gentog Lodhiverens Optælling: Tretten Favne, da Hjuldamperen tørnede et undersøisk Skær og løb Stævnen op paa den usynlige Klippekam. I samme Nu var Kaptajn Salmond paa Broen. Han havde af Regeringen faaet udtrykkelig Ordre til at skynde sig det mest mulige, og bandede sig selv over, at han ikke var gaaet længere til Søs, men var gaaet saa nær Kysten. Men forsilde — »*Birkenhead*« havde mødt sin Skæbne paa et undersøisk Skær, som ikke fandtes mærket af paa et eneste Søkort i de forenede Kongeriger. Ejheller stod der noget Brod over Skæret, saaledes at man paa denne Maade kunde have været advaret.

Stødet havde vækket alle ombord, og saa hurtigt strømmede Vandet ind nede ved de underste Køjer, at mange af Soldaterne druknede i deres Køjer. Resten stormede paa Dækket forvirrede og rædselsslagne.

Det var en broget Forsamling, som mødtes heroppe, Søfolk, Soldater og ganske unge Rekruter tilligemed Passagererne og Kvinder og Børn. — Hovedparten af Soldaterne var ganske unge Mennesker, som lige var indkaldt og aldrig havde staaet overfor Fare af nogen Art. De var paa maa og faa udtaget af ti forskellige Regimenter og skulde nu ned og udfylde Hullerne i de medtagne sydafrikanske Regimenter. Her var Englændere, Skotter og Irlændere og Folk fra Nordengland, Sydengland og Midlands, og Føling med Officererne havde de egentlig ikke, da de aldrig havde set dem før her ombord.

Og pludselig saa disse flere Hundrede unge Soldater sig stillet overfor det ubegribelige og rædselsfulde. Rundt om dem dyb, sort Nat, og udenfor Skibets Ræling det uhyre Hav, der vrimlede med Hajer. Under dem havde de Dæksplankerne af et Skib, der i Dønningen huggede sig selv til Pindebrænde paa det undersøiske skarpe Skær.

Hvad Under, om der var udbrudt Panik!

Her var dog alt, hvad der skulde til for at gøre Billedet saa trøstesløst som vel muligt.

Men der blev ikke Panik.

Oppe paa Broen stod den bredskuldrede, gamle Kaptajn og sendte sine Ordrer rundt, og nede paa Dækket stod den høje, magre Oberstløjtnant og gentog Kaptajnens Ordrer. Og Ordrerne gik videre til de andre Officerer og derfra til de Menige. Saa blev der kommanderet: *Ret* — og Regimentet traadte an.

Tredsindstyve blev taget fra til at betjene Pumpen paa Mellemdækket agterude, og tredsindstyve blev sat til at hjælpe med ved Baadene oppe paa Overdækket. Resten blev staaende Ret paa Linje uden nogen Forundring eller Modsigelse. Kvinder og Børn blev anbragt oppe paa øverste Dæk. Alle var ligesom under en magisk Magt og fulgte troligt Soldaternes Eksempel paa Ro. Alligevel stirrede de med bange Anelser mod Land, mod Kliperne, som langsomt blev synlige i den dæmrende Belysning.

Det skal dog siges til Forklejnelse for den højt priste Victorianske Flaade, at dens Materiel var i den slettest mulige Forfatning. For det var ganske umuligt at faa de tre af Baadene til at rokke sig en Tomme. Hine Dages fredhysteriske, pacifistiske Partier havde Ansvaret for, at Materiellet var langt under det ansvarlige, ja befandt sig paa et rent ud forbryderisk elendigt Stadium. Løberne til Taljeblokkene var simpelthen raadne og blev til Laser og Trevler mellem Fingrene paa de Ulykkelige — som uheldigvis i dette Tilfælde var Søfolk og ikke Pacifister.

Paa Styrbods Siden var en David rustet fast, saa denne Baad heller ikke kunde komme i Søen. Storbaaden midtskibs, som blev sat i Vandet ved Hjælp af to Bomme, blev i sidste Øjeblik slaaet til Pindebrænde af den ene af Bommene, fordi Taljeværket sprang. Endelig lykkedes det at faa tre Baade klar.

I disse var det Meningen at give Plads for Kvinder og Børn, men nu udspandt der sig gruopvækkende Scener, for flere af Kvinderne havde deres Mænd mellem de Soldater, som stod paa Linje og ventede paa den uvisse Skæbne, og vilde ikke gaa i Baaden, uden at Manden var med. De græd og klynkede, de raabte og kæmpede. Flere af dem tilbød at blive tilbage sammen med Manden eller forlangte at faa Manden med sig. De, som ikke gik frivilligt, blev bortført med Magt og baaret ned i Baadene.

— Kvinder og Børn først! lød Ordren, og Soldater saavel som Søfolkene adlød til Fuldkommenhed.

Saa lød Ordren fra den stoute gamle Mand paa Broen:

— Sæt fra!

Alle Baade var fulde, men Soldaterne stod vedblivende Ret. De saa Baadene ro væk, men rørte sig ikke. Og langsomt, en Tomme for hvert Minut, sank »*Birkenhead*« under deres Fødder.

Kaptajn Salmond vinkede til Baadene, da de var vel klar af Skibet, og gjorde Tegn til dem om at ro væk hurtigst muligt. Endnu nogen Tid blev han staaende, saa kom Ordren:

— Hver Mand klare for sig!

Men endnu rørte ikke en Mand sig. De unge Tommier efterkom ikke Ordren, for deres egne Officerer havde jo ikke gentaget dem. Og hvad var Grunden?

Oberst-Løjtnant Seton havde sagt til sig selv: Baadene har nu alt, hvad de kan bære. Der er foruden Baadmandskabet henved seksoghalvtredsindstyve Kvinder og Børn ombord i den. Hvis nu jeg gentager Ordren, vil der blive en Kamp i Bølgerne for at naa derhen, og *hvis* de naar derhen, vil Baadene kæntre! Men da han som gammel Dragonofficer alligevel vilde give Folkene en Chance for at redde sig, beordrede han dem til at gaa ned i Officerernes Kahytter og brække Køjerne ned. Dette tilligemed, hvad de ellers kunde finde af Træværk, maatte saa være deres sidste Chance!

En af Soldaterne, der havde faaet et Slag, saa han ikke havde langt igen, hviskede til sin Sidekammerat:

— Han er en Pokkers djærv Gut, den Oberst-Løjtnant!

Men Seton lod sig ikke mærke med noget. Der var ingen Bevægelse at opdage i hans Ansigt, ingen Fortvivlelse eller Selvtilfredshed med, hvad han havde gjort. Og som han var Tommierne, der blev staaende, vel vidende, at ude dér i det mørke Hav ventede Hajerne i en lurende Dødedans.

Nu brækkede Forstævnen af tilligemed sin pragtfulde Gallionsfigur, forestillende Vulkan med et Bundt Lynpile, og sank i Dybet. Straks efter gik Fokkemasten overbord og med den de tunge Ræer og den mægtige Rig, der foraarsagede en frygtelig Ravage. Saa sprang Bardunerne til Skorstenen, der med et vældigt Brag faldt over mod Styrbords Hjulkasse og knuste denne.

Agterskibet ragede nu højt op i Luften, og i Haabet om muligvis at kunne tvinge Lækagen oven Vande, beordrede Seton sine Folk agterud. Underofficererne gentog Ordren og i agttagende Kommandoordrernes Formalitet marscherede Folkene agterud og indtog deres nye Pladser her.

Det var nu tilstrækkelig lyst til, at man kunde skelne den nære Klippekyst og den bølgende Dødsseng, som skilte dem fra Land. Vandet var fuldt af Strømhvirvler, som næsten var umulige at svømme igennem. Desuden levede her en Masse Arter af Smaakryb, som holdt Fiskene til, og hvor disse er, skal Hajen ogsaa nok vise sig. Søfolkene, som kendte Kysten, havde forklaret Tommierne dette, saa enhver var klar over, hvad der ventede dem i det vaade Element. Og dog viste der sig ikke den allermindste Skælven eller Angst, endsige Hjerteklage fra nogen af dem. — Rækkerne var stadig trukket som efter en Snor.

Det sagdes senere hen, at i det Øjeblik, Skibet gik ned, vekslede Officererne Haandtryk, men dette er ikke konstateret.

Saa kom det frygtelige Øjeblik, da Bølgerne lukkede sig over de Ulykkelige, og da først blev Retlinjen brudt! —

Det er en bekendt Sag, at i 1852 havde den engelske Soldat endnu ikke lært at svømme, og at beskrive, hvad nu paafulgte, vilde være ugørligt. Reservespir, Dele af Rigningen, de løsslaaede Baade, Hømadrasser og Tømmer flød rundt i det synkende Skibs Skumhvirvler, medens kæmpende Hænder greb efter de frelsende Stumper for at forsøge paa at naa Land. Men mellem Land og Skibet var — Hajerne!

Den gamle stoute Kaptajn Salmond gik ned med sit Skib, det samme gjorde den høje, tynde Skotte. Af fjorten Officerer naaede de fem ind til Kysten og blev reddet trods den frygtelige Barriere af Klipper og de rovbegærlige Uhyrer i Dybet. Dødslisten over de forulykkede Officerer var stor, men større var den over Søfolkene og Soldaterne. Flaaden mistede ved Transportdamperens Undergang syvogfirs Mand, den engelske Hær mistede tre Hundrede og otteogfirs. Tabet af Kvinder og Børn var Nul. Men det var jo kun, fordi Mændene fra »*Birkenhead*« fulgte den gamle engelske Sætning om Ridderlighed:

Kvinder og Børn først!

---

*Nyt dansk Motor-Tankskib »Jane Mærsk«.*

Motor-Tankskibet »Jane Mærsk«, som er bygget til A. P. Møller paa Odense Staalskibsværft, er nu ude paa sin første Rejse, efter at der var afholdt en i alle Henseender vellykket Prøvetur i Kattegat og Store Bælt.

Skibet er bygget til Lloyds Klasse A 1 som Tankskib efter Isherwood Bracketless System med to Langskibsskodder, der strækker sig gennem alle Lasttanke. Skibet har et gennemgaaende Hoveddæk samt Bak, Bro og lang Hytte. Paa Broen findes Dækshuse med Aptering for Kaptajn, Dæksofficerer, Doktor, Telegrafist, Lods, Hovmester samt Hospital, hvorimod Maskinofficerer og Mandskab har deres Aptering agter under Hytte dækket.

Skibet er udstyret med elektrisk Lys overalt, med traadløs Telegraf med særlig Nødsenderstation agter, Radiopejleapparat, Fryseanlæg for Proviant, elektrisk Opvarmning og iøvrigt alt, hvad der hører med til en første Klasses Tankbaad.

Maskinen, der er anbragt agter, er et dobbeltskruet Dieselmotoranlæg paa 3440 IHK. af Burmeister & Wains firetakts, enkeltvirkende, tryksmurte, direkte reversible Krydshovedtype 6150-P, forsynet med Blæser. De 6 Cylindre har en Diameter af 550 mm og en Slaglængde af 1000 mm.

»Jane Mærsk« er paa 11,775 Tons Dødvægt. Paa Prøveturen opnaaedes en Fart af 11,8 Knob ved fuld Kraft.

*Standard Motor-Passagerbaade.*

I forskellige Dele af Storbritannien har man i de sidste Par Aar bygget mange mindre Motor-Passagerfartøjer til regelmæssig Fart. Det er smaa 30 Fod lange Fartøjer paa 25 til 30 Knobs Fart og med Plads til en halv Snes Passagerer. De har vist sig meget profitable for deres Ejere og er ret billige, da de bygges som Standardbaade.

I De forenede Stater har saadanne Fartøjer vundet stor Udbredelse, og det anføres, at der paa et enkelt Værft skal bygges 1000 Baade i Løbet af dette Aar. Ved en saadan Massefremstilling maa Baadene blive ret billige.

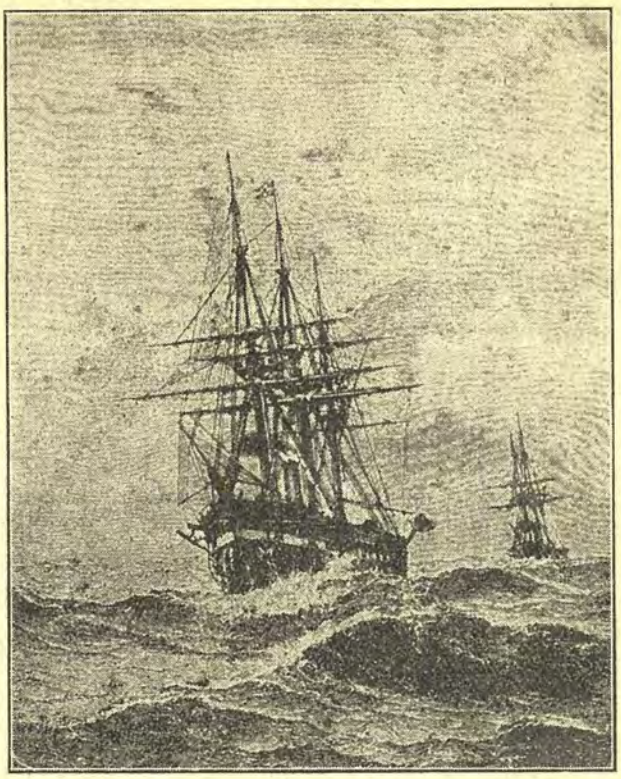
# Fregatten „Jylland" er synkefærdig.

Den gamle Skude er raadnet i Vandlinien.

Medens Lands-Indsamlinger, Ax-Indsamlinger og Rigsdagsbevillinger langsomt snegler sig hen, ligger den sidste Rest af vor gamle Flaade, Fregatten »Jylland«, langsomt og raadner.

Finansudvalget bevilgede, som man erindrer, lige inden sidste Samling sluttede, paa visse Betingelser et større Beløb til »Jylland«s Vedligeholdelse og endelige Istandsættelse, men iøvrigt er der intet sket med den gamle Fregat. Den faar blot Lov til at ligge i Stedet for, at Komitéen dog for nogle af de Penge, den raader over, kunde sørge for en forsvarlig Vedligeholdelse. Fregatten har nu i lange Tider ligget ved Hønsebroen paa Orlogsværftet, og Kaptajn Christensen og hans Hustru har sørget saa godt for den gamle Skudes indre Vedligeholdelse, som de kan. De faar jo imidlertid ikke en Skilling for at bo ombord i den og passe den.

Da der stadig intet er gjort for at sikre Fregattens Bevarelse, er Resultatet imidlertid nu bleve det, at »Jylland« er raadnet i Vandlinien, og i disse Dage har den været lige ved at gaa til Bunds. Man fik travlt paa Orlogsværftet, da det opdagedes, og fik hurtigst muligt pillet hele Rigningen af den for at lette den. Samtidig tog man Kanonerne ud af den gamle Fregat, og for at sikre sig, at den ikke skulde gaa til Bunds alligevel, forhalede man den fra dens hidtidige Liggeplads ved Hønsebroen til Bassinet ved Ophaler-



Beddingen for Flaadens Skibe, hvor Vandet ikke er saa dybt. Ved de foretagne Foranstaltninger haaber man at have faaet det daarlige i Vandlinien saa højt op, at Vandet ikke ligefrem løber ind i »Jylland«, og nu ligger altsaa den gamle Fregat ribbet for sine sidste Fjer og kun med Undermasterne ragende op fra Dækket — gemt bag »Hekla« i Ophaler-Bassinet.

---

*Nyt Motor-Tankskib.*

Motor-Tankskibet »Benedick«, bygget i Scotstoun, har afholdt sine Prøver, hvor der med 6 Løb paa den maalte Mil opnaaedes 11¾ Knob. Det er Rederiet Bowrings første Motorskib, 440 Fod lang, paa 7000 Br. Tons, 10,300 Dødvægt Tons, med 18 Hovedtanke og olietætte Kofferdams. De to dampdrevne Pumper er hver i Stand til at losse 300 Tons tung Olie pr. Time. Maskineriet bestaar af et Sæt enkeltvirkende Motorer med 6 Cylindre paa 740 mm, Slag 1500 mm. Hjælpemaskinerne er dampdrevne.

*»København«.*

Det østasiatiske Kompagnis statelige Femmastbark, Skoleskibet »København«, Kaptajn *Andersen,* indkom den 26. August ved 2-Tiden i Frihavnen, hvor den fortøjede ved Midtermolens Vestside.

»København« kommer denne Gang fra Buenos Aires med en Last Hvede. Efter sin sidste Hjemkomst hertil fra en Langfart gennemgik »København« Eftersyn ved Burmeister & Wains Værft, hvor Skibet var i Tørdok. Den 7. Marts var Barken færdig fra Værftet, og den følgende Dag afgik den til Nørre Sundby for at indtage en Last Cement til Buenos Aires, hvorfra den altsaa nu er hjemkommen med Hvede.

*Diesel-elektrisk Drift. — Det første store engelskbyggede Skib.*

Det store Motor-Tankskib »Brunswick« nærmer sig sin Fuldendelse, og det er det første store Skib, der er bygget i Storbritannien med diesel-elektrisk Drift. For nogle Aar siden byggedes et mindre Skib med denne Fremdrivning, og der er ogsaa bygget et Par mellemstore Dampere med elektriske Motorer. Derimod har man i De forenede Stater et halvt Hundrede saadanne Skibe i Fart.

»Brunswick« repræsenterer et Forsøg, da det er paa 12,500 Tons og er bestemt til et amerikansk Rederi; Maskineriet er af amerikansk Tegning, men bygget i Belgien og England. »Brunswick« skal ogsaa have elektrisk drevne Hjælpemaskiner, og det amerikanske Rederi, som ejer Skibet, har Erfaringen fra en Mængde andre diesel-elektriske Skibe, som Rederiet har i Fart.

*Tyne-bygget for Tyne Redere.*

Der er afholdt Prøver med Fragtdamper »Gracefield«, bygget til Lloyds Klasse hos Swan, Hunter og Wigham Richardsen i Newcastle. Skibet er 400 Fod lang og paa 8000 Dødvægt Tons med 9 Dampspil og Staalbomme, Radio og elektrisk Lys. Maskineriet bestaar af 3-Gangs Maskiner med Damp fra tre Kedler. Paa Prøveturen med fuld Last naaedes 12¼ Knob.

# DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

---

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

---

*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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.*

---

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

---

# 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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.

**FRIGIDAIRE** har Agenturer overalt i Verden.

GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

---

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

---

**DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING**

KR. DREYER Telf. Ryvang 407 — NYHAVN 57 TELF. 5241 — L. SABROE Telf. V. 1941 u.

*Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.*

**Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.**

---

**Til Vejledning for Søfarende**

---

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
*Generalagenter for Sydskandinavien:*
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

---

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG

KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI
TLF. V. 4925 & C. 8894 VESTERBROGADE 139

---

DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

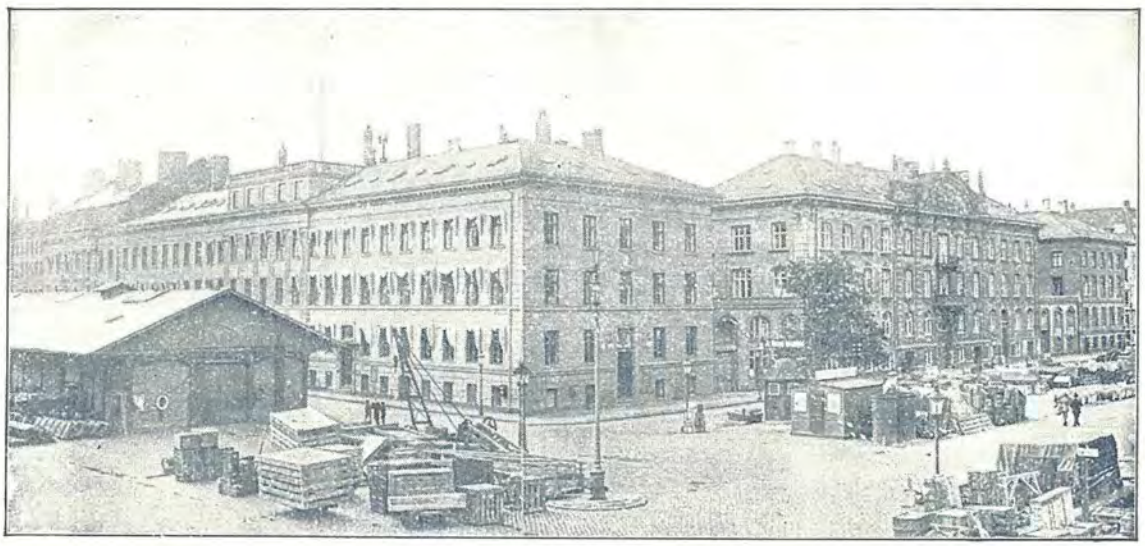
M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

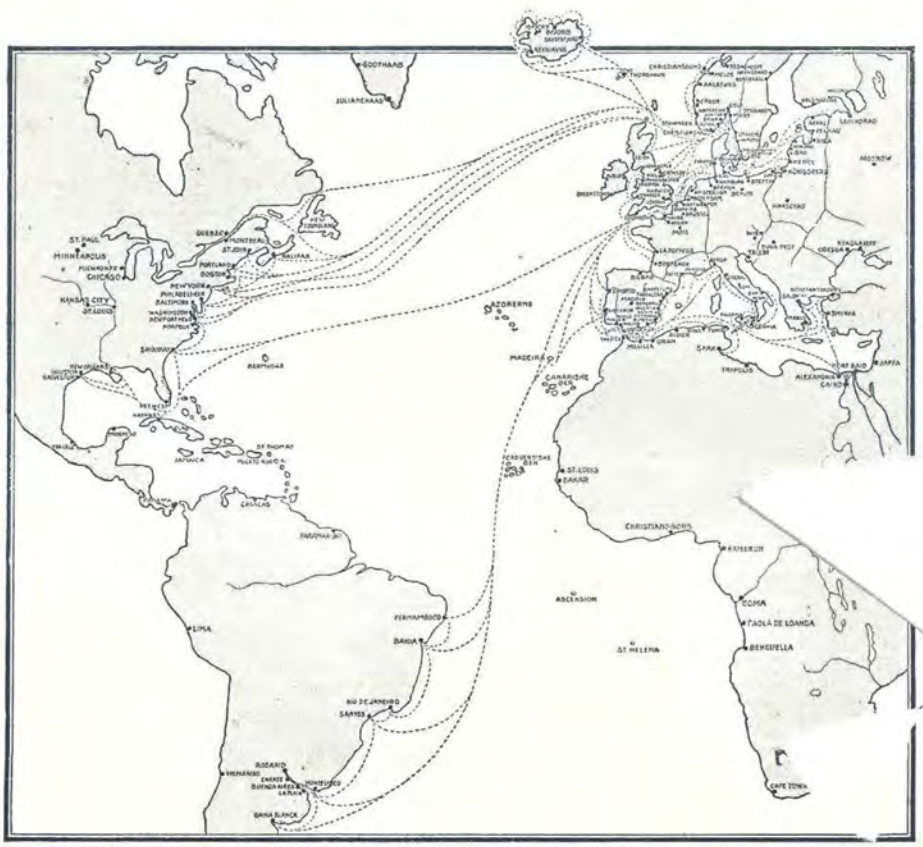
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

## SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

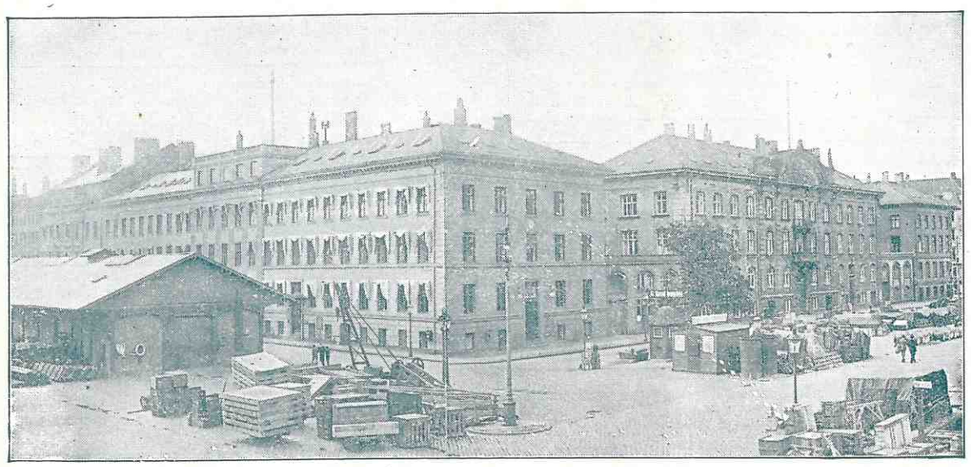
Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*

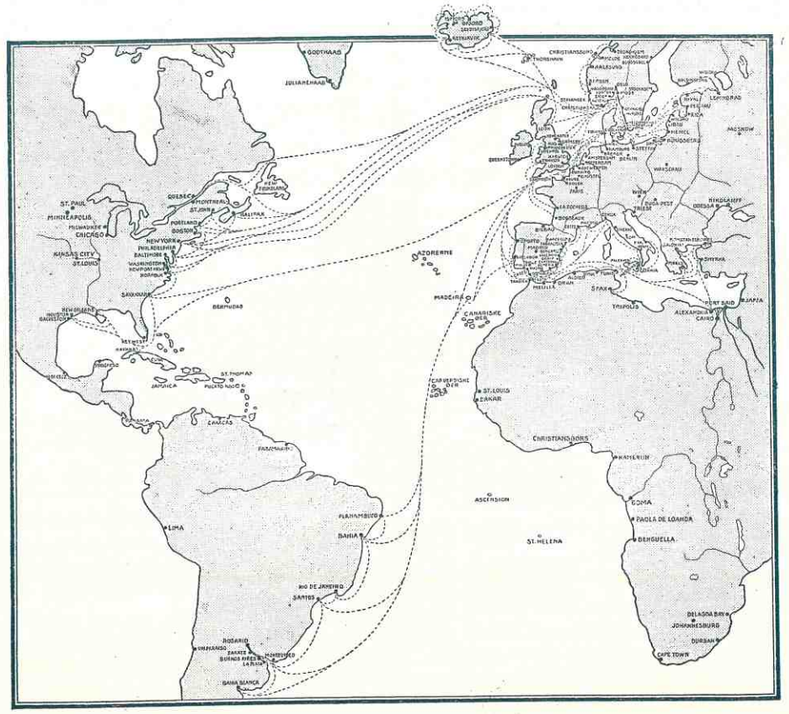
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

## "THE VIKING"

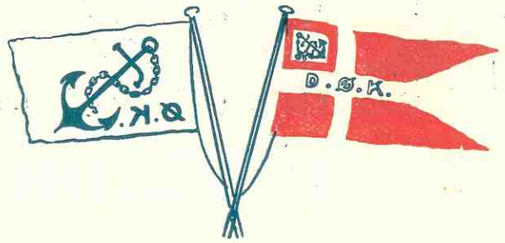
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . .

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

50 ØRE

„HI-HI"

50 ØRE




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

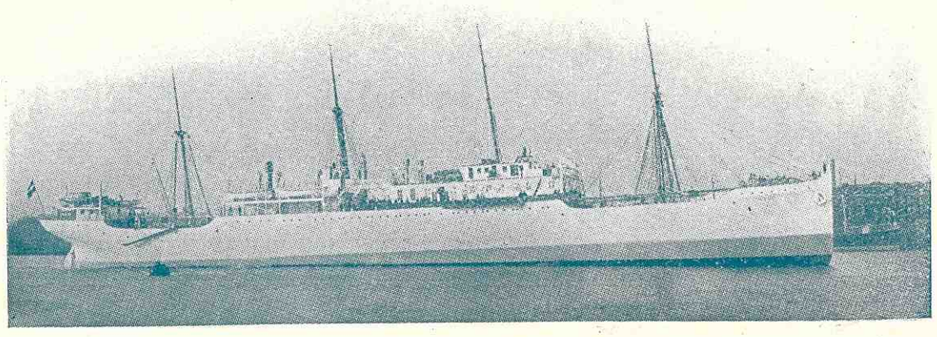
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 — **Th. Møller** — Grundlagt 1875

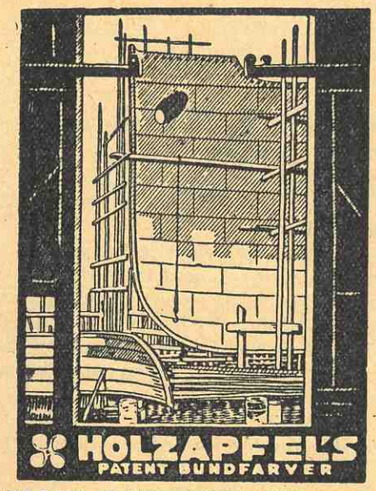
**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.**
Telefon 387, 10,387
**Nyhavn 45-47, København**
Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS. COPENHAGEN**
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's ANNONCØRER ER FØRENDE FIRMAER I SØHANDELEN**

**OMTAL VIKINGEN VED DERES INDKØB**

KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S
GL. KONGEVEJ 3 · TELEF. 12,017

*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*

*Indbo Auktion*
*Kunst "*
*Varer "*
*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 6.-8. Oktbr.

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.

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

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELF. 427 TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER
Landets ældste Biscuitfabrik

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

## INDHOLD

*Flerfarvet Forside: »Hi Hi«, Olympiadevinderen.*
*Portræt af Dir. Wm. Vett.*
*En Anerkendelse af de Levende.*
*En Rejse uden Proviant.*
*En Rejse til Syd-Georgia.*
*Søslaget ved Jyllands Vestkyst filmet.*
*Den Dovne sendes til Søs.*
*Havets mærkelige Skabninger.*
*Da »Utopia« sank.*
*Natmanøvrer.*
*Lord Nelson og det blinde Øje.*
*Sø-Slangen.*
*Nyt fra Søen.*

*Helsingør Lodseri's 150 Aars Dag. — Gaver og Blomster.*

Den 17. September kunde Helsingør Lodseri fejre 150 Aars Jubilæum. Flag efter Flag gik til Tops rundt om i Byen og ved Havnen. Alle Skibene flagede, og Færgebaadene ligeledes. Lodsdamperen var behængt med Signalflag fra For til Agter, og Lodsbaaden var flagsmykket. Udenfor Havne- og Lodskontoret var stillet Laurbærtræer i Rækker, og Indgangsdøren til Lodskontoret var smykket med Blomster og en Flagdekoration. Paa Lodskontoret tog Lodsoldermanden og Lodserne imod de mange Gratulanter, som indfandt sig med Gave- og Blomsterhilsener.

Det varede ikke længe, før Lodsernes Opholdsværelse var fyldt af Blomster, og ustandselig blev det ved at strømme ind med Hilsener fra Nær og Fjern. Fra Arbejdsgiverne i Helsingør Havn sendtes en mægtig Vase af kongeligt Porcelæn med et Motiv: »Helsingør set fra Havneindløbet og en Lodsbaad staaende ud forbi Kronborg«, fra Færgemændene et Barometer, fra Helsingør Havnebetjente et Maleri, Værftet en Vase med Blomster, Dansk Lodsforening og Personalet ved Helsingør Toldvæsen sendte Lykønskningsadresser, den tyske Konsul, Apoteker Ring, et fransk Søkort fra 1693 over Øresund, Helsingør Sømandsforening et mægtigt Blomsteranker, fra D. F. D. S. og Svitzer, Helsingør Havneraad, Fyrpersonalet paa Kronborg og flere smukke Blomsterdekorationer.

*En Ulykke i Københavns Havn. — Viceadmiral Amdrups Barkasse forulykket. — En Maskinist druknet.*

Forleden er der sket en alvorlig og mærkelig Ulykke i Københavns Havn.

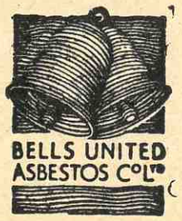
Da en Damp-Barkasse fra Orlogsværftet med Viceadmiral *Amdrup* om Bord var undervejs fra Orlogsværftet ud gennem Havnen til Langeliniemolen, hvor Viceadmiralen vilde aflægge Visit paa den chilensiske Krydser, indtraf et Maskinuheld. En af de ombordværende sprang i Vandet og druknede. Den omkomne er Maskinist *Mortensen* fra Odense.

*Et dansk Motorskib foretager Jordomsejlling uden Motorstandsning.*

I det norske Skibsfartsblad »Sjømandsposten« meddeles om en smuk Præstation af Motorskibet »Siljestad«, et af de mange Motorskibe, der er bygget paa *Burmeister & Wains* Værft for norsk Regning.

Efter endt Prøvetur afgik »Siljestad« fra Burmeister & Wains Værft den 5. September 1927 via Antwerpen til Meksikanske Bugt, derfra gennem Panamakanalen via San Pedro til Japan, Shanghai, Vladivostock, derfra til hollandsk Ostindien, hvorfra Skibet gik direkte til Aarhus, en Rejse paa 38 Døgn. Denne 6 Maaneders Rundrejse blev udført uden en eneste Motorstandsning. Skibet har nu for et Par Uger siden tilendebragt sin anden Jordomsejling, ligeledes uden Motorstandsning.

Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) „ 50529 (udenfor Kontortid) „ 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13
**C. K. HANSEN** KØBENHAVN K.
Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.
*Dampskibs-Ekspedition. Klarering. Havari-Agentur Befragtning. Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe,*
Bunkerkul-Afdeling. Prima Kvaliteter. **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** Ingen Udgifter.
*Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot. Hurtig Ekspedition.



M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

**H. DAUGAARD, KOLDING**
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.
AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

CARL HANSEN
SØ- & HERREEKVIPERING
NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168
Stort Udvalg i
Oliefrakker og Gummistøvler.

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

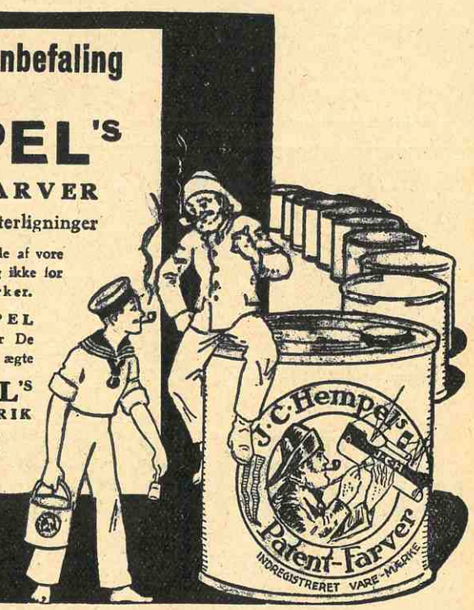
SOPHUS E. JOHNSEN & Co.
Telegram-Adr.: SEJUS SKIBSHANDEL Telefoner: 2859. Riis Skov 157.
HAVNEGADE 32 - AARHUS
Alt, som kan udføres fra Frilager. Charts. — Søkort.
Breve til min Adresse leveres prompte ved Skibets Ankomst.
— Motorbaad altid klar til at gaa ud. —

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

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.

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

**Den bedste Anbefaling**
for
**HEMPEL'S**
**PATENT-FARVER**
er de mange Efterligninger
Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.
Kun hvis Navnet **HEMPEL** findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte
**J. C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK**
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver
København K



*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 94 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 6650 KØBENHAVN K.

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

**A/s Svendborg Skibsværft af 1926**

Nybygning og Reparationer. Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

SØLVER & SVARRER
Statsautoriserede Kompasrettere.

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.

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKES-IMPORT
**NØRRESUNDBY**
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

**G. W. FRYDENLUND & SØN**
G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

DANMARK

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# Direktør Wm. Vett.

Direktør *Wm. Vett* førte den danske Baad »Hi Hi« til en smuk Sejr ved Olympiaden i Amsterdam og fortjener sammen med sin raske Besætning Nationens Tak herfor.

Det er dog ikke første Gang Hr. *Vett* med Hæder har forsvaret de danske Farver, og paa sine lange Vikingetogter langs fremmede Kyster er han ombord i sin prægtige Yacht *Julnar* »flying the Danish colours«, saa Alverden maa tro, Danmark lever og aander for Søen og dens Verden.

En værdig og stout Repræsentant for Danmark paa Havet!

*Den mærkelige Ulykke paa »Krigeren«. — Fartøjet fyldtes med Vand og en Mand druknede.*

Fartøjet »Krigeren« afgik den 5. Marts ifjor til Farvandet ved Dybsø og Svinø og indtog her en Last af Grus. Under Lastningen havde det taget Grunden og stod fast paa Bunden. Vejret var stille, og de to Mand om Bord, Hansen og Danielsen, skulde skiftes til at holde Vagt. Hansen havde foreløbig Vagten, men han blev søvnig og fik Lov til at gaa ned, idet det var Danielsens Mening, at han straks efter vilde gaa op og overtage Vagten. Imidlertid blev Danielsen liggende. Da der ikke blev pumpet, steg Vandet, og om Natten fik Baaden Slagside og krængede over. Det lykkedes Hansen at slippe fri og svømme i Land, medens Danielsen druknede.

Mod Ejeren af Fartøjet, Hestehandler Carl Larsen, blev der rejst Tiltale, fordi det havde været i uforsvarlig Stand.

»Krigeren« blev bygget i 1883, og Hestehandler Larsen købte Fartøjet i 1924 for 800 Kr. Det har ikke siden været underkastet Skibstilsyn, og hverken Baad eller Besætning var ulykkesforsikret. Skibsbyggeren paa Nykøbing Skibsværft har forklaret, at Baaden et Par Gange har været paa Værftet. Efter hans Formening var det ikke sødygtig, men har dog ikke sagt noget om det til Ejeren.

Den redde Sømand Hansen har forklaret, at baade Fartøjet og Jollen var gamle og raadne.

Under Hensyn til, at Ulykken aabenbart skyldtes den manglende Paapasselighed fra Besætningens egen Side, slag Ejeren med en Bøde paa 150 Kr.

*Fjernstyrings-Forsøgene.*

Som det første tyske Skib med Fjernstyring er Skiveskibet »Zähringen«, et tidligere ombygget Linieskib, som omtalt, sat i Tjeneste af den tyske Rigsmarine. Det har faaet et helt forandret Udseende, svarende til dets nuværende Bestemmelse. Yderhuden er fuldstændig glat, alle Aabninger i Dækket og Koøjne og Kanonporte er lukket, og Rummene i Skibet, der har et Deplacement paa 11,800 Tons, er, for at forhindre at det skal synke, udfyldt med Kork. Ved at anvende særlige Granater sørges der desuden for, at der ikke kan opstaa alt for store Ødelæggelser, og alle Indretninger af Værdi er værnet med Panser. De automatisk virkende Kedler har Oliefyring, hvormed der frembringes Damp, som foruden Hjælpemaskinerne driver to Hovedmaskiner, der med 5000 HK. giver Skibet en Hastighed af 13½ Knob, der kan sejles i seks forskelilge Tempi.

Skibets vigtigste Del er en traadløs Modtager, forbundet med en Antenne. Bagved dette Apparat er der til Tydning af indløbende Tegn anbragt et System af elektriske Apparater, som efter Tegnenes Modtagelse indleder den ønskede Bevægelse.

Kommandoen til Skiveskibet afgives gennem en Sender, som, forsynet med en Strømbryder-Kasse, er anbragt om Bord i det ledende Fartøj. Man kan herved ikke blot styre Skibet ad traadløs Vej, men ogsaa foretage alle Manøvrer med det. Endvidere har man, for at undgaa Oliebrande, i Kedelrummet installeret et automatisk Ildslukningsanlæg. Hvis en Træffer ødelægger Antenneanlægget, er der gennem en indbygget Anordning sørget for, at der automatisk stiger en anden Antenne op af Skibets Indre, saaledes at Radioforbindelsen mellem Laderskibet og »Zähringen« straks er genoprettet. Af Interesse er ogsaa et Apparat, som kan indhylle Skibet og dets nærmeste Omgivelser i en tæt Taage, hvad der ligeledes sker ved Hjælp af elektrisk Fjernledning.

Optræder der ved en Fjernmanøvre Uregelmæssigheder ved eKdelfyringen eller Forstyrrelser i Kondensatoren, standser hele Anlægget automatisk, saaledes at Skibet stopper op. I dette Tilfælde stiger der efterhaanden flere Raketter op, som for det ledsagende Skib er Tegnet paa, at der er indtraadt en eller anden Forstyrrelse.

*Amerikas Erstatningspligt for de tyske Skibe, der ved Udbrudet af Krigen med Tyskland henlaa i amerikanske Havne.*

Fornylig paabegyndtes i Washington Forhandlingerne angaaende de Erstatningskrav, der er indsendt til den amerikanske Regering under »Settlement of War claims Act of 1928« for de tyske Skibe, der ved Amerikas Indtræden i Krigen mod Tyskland befandt sig i amerikanske Havne, og som Følge deraf blev beslaglagte. Den 2. August udløb den fastsatte Termin for Indsendelse af Erstatningskrav, og der er indgaaet ca. 100 Krav. Kongressen har tidligere hensat ca. 100,000,000 Dollars til disse Kravs Imødegaaelse. Erstatningssummen skal nu fastsættes af en Voldgiftsmand, men forinden vil der jo blive meget indgaaende procederet i Sagerne baade fra Regeringens saavel som fra tysk Side. En Komité af Marineautoriteter har tidligere afgivet en Værdiansættelse paa Skibene. Men det menes, at Shipping Board og maaske andre Fagfolk vil blive anmodet om at udtale sig, forinden Voldgiftsmanden endelig bestemmer, hvor stor en Erstatning der skal udbetales de interesserede tyske Dampskibsrederier.

Justitsdepartementet i Washington har udtalt, at de forestaaende Retsforhandlinger jo paa en Maade er internationale og skal derfor ikke ledes efter nogen bestemt Rets Regler, men det er Lovens uomtvistelige Hensigt, at alle de indbragte Klager og Krav skal nøjagtig undersøges, og efter en fuldstændig Klarlæggelse af alle faktiske Oplysninger og Forhold vil Sagerne blive tilendebragte snarest mulig.

Det antydes, at de tyske Selskaber vil kunne opnaa Betaling af deres Krav i Begyndelsen af næste Aar.

*Navigationsdirektør Carl D. Neergaard,*

som den 5. Maj iaar fyldte 70 Aar, kunde den 1. September fejre sit 50 Aars Jubilæum som Navigationslærer. Den 1. September 1878 blev Hr. Neergaard nemlig ansat som Lærer ved »Københavns Navigationsskole«, der ejedes af »Foreningen til Søfartens Fremme« og bestyredes af Professor C. G. F. Schwartz, hvis Svigersøn N. senere blev. Neergaard afløste Prof. Schwartz som Bestyrer af Skolen og virkede som saadan indtil 1921, da han fratraadte og konstitueredes som Navigationsdirektør som Afløser af Kommandør Bildsøe. Senere er »Københavns Navigationsskole« som bekendt overtaget af Staten og bestyres nu af Hr. Th. P. Funder.



# En Anerkendelse til de Levende.

## Et Erindringstegn til de danske Søfolk, som under Verdenskrigen gjorde Tjeneste i danske Skibe, medens Ubaadskrigen stod paa.

*VIKINGEN* modtog i Sommer fra Matros *Jørgensen, Strib*, et Brev, hvori Jørgensen gjorde sig til Talsmand for den Tanke, at de danske Søfolk, som havde været med danske Skibe under Krigen *og som havde maattet forlade dem eller gaa i Baadene*, fik en Erindringsmedalje som synligt Tegn for hin Tids Virke. *VIKINGEN* har hermed fremført det brede Sømandslaugs Sympatitilkendegivelse for Tanken, som jo ret beset ikke er ny.

Kaptajn *H. P. Hagelberg* (Form. for Den alm. danske Skibsførerforening) skriver herom i Dagspressen (»Berl. Tid.«):

I «Dansk Søfarts Tidende« for 14. September 1928 findes, med Overskriften: »En smuk Tanke«, følgende Indlæg:

»En Række kendte Mænd i Norge har henvendt sig til Departementet for Sjøfart med det smukke Forslag, at den norske Regering burde optage Spørgsmaalet om at give Landets Anerkendelse af de brave Søfolk, som gjorde Tjeneste ombord paa norske Skibe i Udenrigsfart under Krigen, et synligt Udslag i Form af en særlig Dekoration eller Hæderstegn.

Tanken er tiltalende. Det er kun rimeligt, at de Folk, der vovede Pelsen for deres Landsmænd i Krigens strenge Tid, fik et synligt Minde derom. Mange Enker og Børn vilde sikkert ogsaa være glade og stolte over at eje et saadant Minde om deres Mand og Fader, der satte Livet til for at bringe Livets Fornødenheder til os andre. Tanken er saa tiltalende, at den burde tages op ogsaa herhjemme. Den rigtige Fremgangsmaade vilde sikkert være at nedsætte en Komité bestaaende af Repræsentanter for Skibsfartens forskellige Organisationer, der kunde vaage over, at dette Hæderstegn kun blev uddelt til dem, som havde gjort sig fortjent dertil«.

Det Arbejde, som Søens Folk udførte under Verdenskrigen for at opretholde de nødvendige Tilførsler til vort Land, var saa opofrende, at det forekommer os, at det danske Folk har en Pligt til, nu, hvor man staar overfor Afsløringen af et Mindesmærke for de under Verdenskrigen omkomne danske Søfolk, at vise de overlevende en Anerkendelse.

Man tillader sig at gøre opmærksom paa, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart bestaar af følgende Foreninger: Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Styrmandsforening, De fire københavnske Søforsikringsselskaber, Den almindelige danske Skibsførerforening, stiftet 1874, Foreningen til Søfartens Fremme, Københavns Skipperforening, Maskinmestrenes Forening, Sømandsforeningen af 1856 og Radiotelegrafistforeningen af 1917«.

Man vil af Skrivelsens sidste Stykke bemærke, hvilke Foreninger og Institutioner indenfor dansk Skibsfart, der var Medlemmer af Fællesrepræsentationen og saaledes har givet Andragendet deres Tilslutning. Endvidere var Skrivelsen tiltraadt af Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark og Dansk Sø-Restaurations Forening. Sømændenes Forbund i Danmark ønskede ikke at tiltræde Skrivelsen med deres Underskrift, men erklærede ikke paa nogen Maade at ville lægge Sagens Gennemførelse Hindringer i Vejen.

Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har ophørt med sin Virksomhed fra 1. Januar 1927.

Da Fællesrepræsentationens Formand, Konsul Lund, er afgaaet ved Døden, har jeg ment det rigtigst, som Fællesrepræsentationens daværende Næstformand, at oplyse om ovenstaaende.

Senere har Formændene for Den alm. danske Skibsførerforening, Dansk Styrmandsforening og Maskinmestrenes Forening to Gange henvendt sig til den nuværende Handelsminister om Sagens Gennemførelse, senest en Maanedstid før Monumentet for de under Verdenskrigen omkomne danske Søfolk blev afsløret.

Det skal tilføjes, at saavel daværende Statsminister Stauning som nuværende Handelsminister Slebsager har modtaget Deputation og Repræsentanter med den største Velvilje, og de søfarendes Repræsentanter har ikke haft Grund til at vente andet, end at Sagen paa en eller anden Maade var bleven gennemført.

Det skete imidlertid ikke inden Afsløringen, og det er sikkert med Glæde, at Søfartens Mænd nu ser Redernes Blad, »Dansk Søfarts Tidende«, bringe det ovenfor citerede Indlæg; kun maa det forbause, at nævnte Blad er saa ganske uvidende om, hvad der er foretaget fra de danske Sømænds Repræsentanters og de Institutioners Side, som staar dem nær, for at faa Sagen gennemført, men

denne Interesse, som nu har givet sig Udslag, vil maaske være medvirkende til, at Sagen finder en for de Søfarende passende Løsning.

Som det fremgaar af ovenstaaende, er man ikke bekendt med, at der allerede for flere Aar siden er sket en Henvendelse fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart samt flere søfarendes Organisationer, der ikke havde Sæde i Repræsentationen, til Regering og Rigsdag, om at virke for, at der ved Afsløringen af Mindesmærket for krigsforliste danske Søfalk samtidig tildeltes de danske Søfolk af alle Grader, som i kortere eller længere Tid havde sejlet med danske Skibe under Verdenskrigen, et Erindringstegn i Form af en Sølvmedalje, præget som Tak for deres Arbejde for det danske Folk og for Landet ved Opretholdelsen af Skibsfarten i Krigsperioden.

Sagen blev rejst i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart allerede i Foraaret 1925 af en af de søfarendes Repræsentanter, og efter at et Udvalg havde behandlet Sagen, naaede man saa vidt, at en Deputation fra Fællesrepræsentationen i Oktober 1926 overrakte Statsministeren nedenstaaende Skrivelse til Regering og Rigsdag:

»Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og medunderskrevne Foreninger tillader sig at andrage den høje Regering og Rigsdag om, at der tildeles de danske Søfolk af alle Grader, der i kortere eller længere Tid har deltaget i den praktiske Søfart om Bord paa danske Skibe under Verdenskrigen, et Erindringstegn i Form af en Sølvmedalje, præget som Tak for det for det danske Folk og for vort Land ydede farefulde Arbejde med den danske Skibsfarts Opretholdelse under Krigsperioden, og at der til Medaljen knyttedes et Gavebrev — i Lighed med Veterangavebrevet — der tilsiger Vedkommende en aarlig Pengegave af 100 Kr. fra det fyldte 60 Aar, eventuelt 65 Aar at regne.

---

*»Aalborghus« sejler en Skonnert i Sænk. — Skibsdrengen druknede. — Ulykken synes at skyldes fejl Manøvre fra Skonnertens Side.*

Da »Aalborghus« fornylig paa sin sædvanlige Rejse fra Aalborg til København havde passeret Hals Barre, paasejlede den Motorskonnerten »Carla« af Nyborg, som var for Indgaaende med en Last Sten til Tyborøn. Skonnerten sank straks. Fra Damperen blev sat en Baad ud, og Skonnertens Fører, Kaptajn Petersen, og to Mand af Besætningen, som havde reddet sig op i Riggen, blev taget om Bord i »Aalborghus«. Derimod savnedes Skibsdrengen, Jens Havnkrog, som laa og sov i sin Køje, da Ulykken skete.

Det lyder lidt mærkeligt, at en Skibsfører passerer Renden over Hals Barre ved Nattetid sovende i sin Køje, men saadan var det i dette Tilfælde. Kaptajn Petersen var gaaet til Køjs og havde overladt Navigationen til to unge Sømænd.

Efter at »Aalborghus« havde taget de reddede Søfolk om Bord, fortsatte den ud gennem Renden til Fyret for at faa vendt og gik saa tilbage til Hals, hvor Kaptajn Petersen og de to Sømænd blev sat i Land. Sammenstødet bevirkede en Forsinkelse paa 1½ Time for Damperen, saa den først kom ind til Kvæsthusbroen om Formiddagen ved 10-Tiden.

Det var mørkt og noget diset, da Ulykken skete, men fra »Aalborghus« havde man i god Tid observeret Skonnerten, som laa saaledes, at den, hvis den havde holdt sin Kurs, var gaaet klar af »Aalborghus«, som laa i højre Side af den smalle Rende. Imidlertid gjorde den pludselig nogle uventede Manøvrer og holdt over i Rendens venstre Side. »Aalborghus« slog fuld Kraft bak, men det var for sent. Damperens Forstavn tørnede mod Skonnerten med en Kraft, som slyngede den ind paa lavt Vand, hvor den øjeblikkelig sank med sin Last af 120 Tons Sten.

Den forulykkede Skibsdreng er Søn af Tømrermester Havnkrog, som bor nær ved Aalborg. Han havde været ude med »Georg Stage« et Aar, og han var nu ude paa sin første Rejse som forhyret Skibsdreng. Hans Lig blev taget op næste Morgen, da en anden Stenfisker, »Nelly«, paa Vej fra Tyborøn passerede Hals. En Dykker fra Skibet gik ned og tog ham op. Han fandt ham i Køjen i Agterkahytten.

Om Ansvaret for Ulykken kan man endnu intet bestemt sige; det vil blive belyst ved Søforhøret, som snart vil blive afholdt. Det er oplyst, at »Aalborghus«, der som sædvanlig førtes af Kaptajn *Eriksen*, nøjagtig har fulgt sin Kurs.

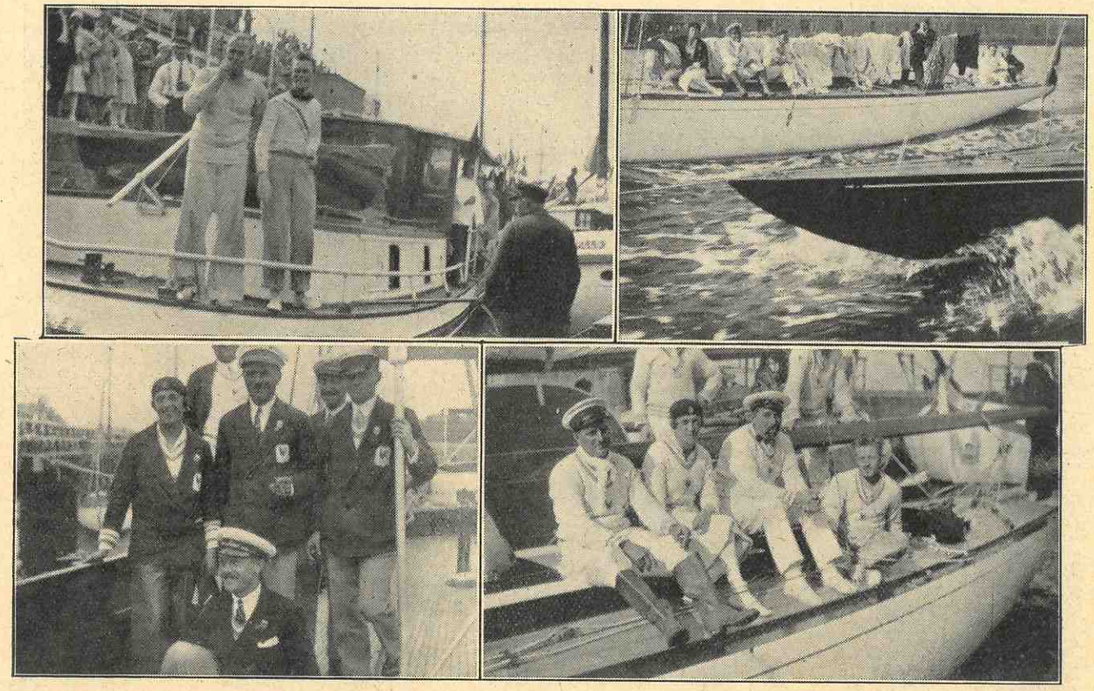
*Den australske Strejke. — Et betydelig Tab.*

Den australske Strejke kollapsede, idet Waterside Workers Federation med 47 mod 22 Stemmer vedtog, at Arbejdet skulde genoptages i alle Havnene. Helt uden Besvær gik det dog ikke af. Arbejdet blev genoptaget i Melbourne, Sydney og Hobart, men i Brisbane, Newcastle, Adelaide og Fremantle fandt der yderligere Stridigheder Sted. Man antager, at der efterhaanden vil falde Ro over Sindene.

*En Rekord i svensk Skibsbygning.*

Inden for søfartsinteresserede Kredse vakte det Opmærksomhed, da Trelleborg Selskabets nye Tankmotorskib »Castor« en Gang i Slutningen af Juli laa leveringsfærdigt, kun 4 Dage efter, at det 12,000 Tons store Skib havde forladt Stabelbeddingen paa Kockums Værft i Malmø. Færdigbygningen i Løbet af saa kort Tid betegnedes som en Rekord i Svensk Skibsbygning. Nu er imidlertid denne Rekord blevet slaaet af Kockum selv. »Castor«s Søsterskib, »Pollux«, som den 4. August løb af Stabelen, foretog kun 36 Dage efter, at det var sat i Søen sin Prøvetur i Sundet.





# Nogle Billeder fra Olympiaden.

Af Hr. *Schlütter*, der deltog i Kampen ombord i *Hi-Hi*, har vi laant hosstaaende Billeder, som det er os en Fornøjelse at gengive. Selv om de ikke foreviger Kampens mest spændende Øjeblik, har de dog stor Interesse, idet de blandt andet viser, hvorledes Forholdene var.

Øverst t. v. ser vi to Amerikanere, som efter Danmarks Erobring af Sølvpokaeln kom over for at gratulere.

Tilhøjre ses Stævnen af den danske Baad og i Baggrunden den franske Baad, medens de bliver slæbt ud til Slusen. Ombord i den franske Baad skimtes Besætningen med den bekendte *Madame Herriot* i Spidsen.

Nederst t. v. ses *Madame Herriot* sammen med den franske Besætning staaende ved Rælingen af sin ligesaa bekendte store Yacht. Tilhøjre ses Madame atter i Midten af den franske Baads Besætning. Det er første Gang saa tydelige Billeder af *Madame Herriot* gengives et i danske Blad.

---

# En Rejse uden Proviant.

Af fho. Kapt. B. Cl. Jensen.

Jeg skrev sidst om en besværlig og stormfuld Rejse. Denne Gang vil jeg forsøge Modsætningen, skrive om en Rejse med meget *Stille*, for at vise mindre søkyndige Læsere, at *Stille* om Bord i Sejlskibe ogsaa kunde forvolde Vanskeligheder.

Det var i min Ungdom at jeg sejlede med engelske Skibe, og foer en Tid ude paa Kysten af Australien, men Længsel efter Europa og efter Danmark var ved at gøre sig gældende, hvorfor jeg besluttede ved første Lejlighed at søge Hyre for Europa. I Fremantele, West Australien, forlod jeg Bark-Skibet »Boni-lassi« og mønstrede i »Cubana« af London; vel skulde »Cubana« ikke til Europa men op til Kina med en Ladning Sandeltræ, det var jo hjem man vilde og ikke til Kina, men det var Vinter og Stormperiode i West Australien og da var Fremantele en farlig Plads for Skibe, hvorfor »Cubana«, som meget forsinket paa Rejsen ud, var eneste Skib, og maaske kunde der gaa Maaneder før atter et Skib vilde komme. Noget modstrædende gik jeg og to andre Kammerater fra »Boni-lassi«, Svenskeren Niels Nielson, og Finnen, Thomas Morri, om Bord i »Cubana«, som var meget ilde berygtet, især som en overordentlig Sultekasse.

Endelig fik vi Lasten om Bord og gjort klar til at lette Anker for Shanghai. Nogen Proviant for Rejsen kom ikke om Bord, kun en hel Tønde Rom. Saa sejlede vi da fra Australien, mens

Øverst til venstre modtager *Madame Herriot* den store Pokal, hendes Baad har vundet, medens vi til-højre ser den danske Besætning paa *Hi-Hi*, der ligger lige indenfor Sluseporten og venter paa Tidevande for at kunne slippe hjem. Et fornøjeligt Smil kruser de Herrers Læber, og det er ganske naturligt, for netop denne Dag havde man hjemført Sølvpokalen.

Forneden viser Billedet til venstre, hvor stor Trængsel der var i Slusekanalen, medens det tilhøjre viser Baaden paa Slæb med Direktør *Vett* ved Roret.

Kaptajn og Frue laa under for en Storm, foraarsaget af Bekendtskab med Romtønden.

Nogle Dages fin sydøst Pasat-Vind bragte os i Nærheden af Malukkerne, de hollandske Østindiske Øer; vi enterede Timorstræde for at bane os Vej mellem en Mængde smaa Øer ind til Kinesøen.

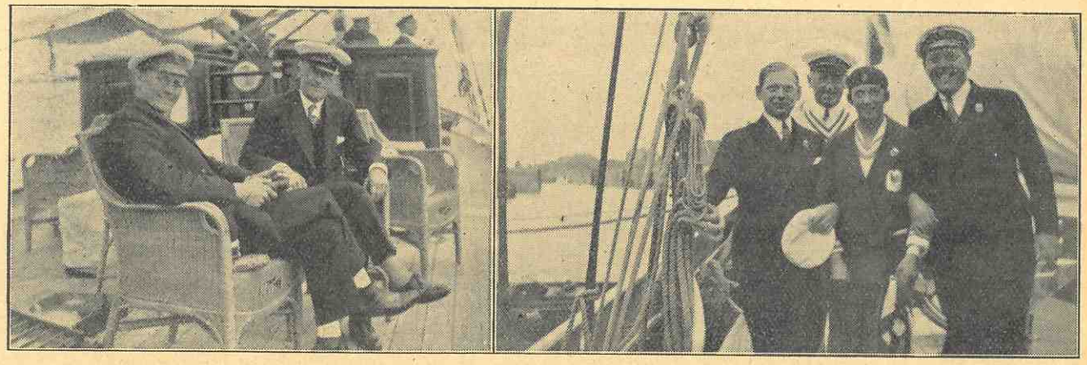
Kommen ind i Timorstrædet døde Vinden bort, og nu fik vi at mærke, hvad *Stille* betød. Dag efter Dag gik og Uger gik! Stille, Stille! Sommetider ved Nattetid hændte det, der kom lidt Vind, som bragte os nogle Mil frem, til det atter blev død Stille, og Strømmen kunde sætte os de Mil tilbage, som vi havde sejlet. Saaledes gik Dage og Uger, mens Maaneden drejede og Kokken øste op. Naa, det, som Kokken øste op, var kun lidt og ringe, og passede ikke for denne stadige Varme med Solen ret over vore Hoveder.

Ingen Skygge for den bagende Sol. Vi kunde jo ikke i Sejlskibe, som i Dampere, rigge Solsejl op til Beskyttelse mod Solen. Forøvrigt havde vi ingen Solsejl, slet udstyret som Skibet var i alle Retninger.

Kaptajnens Navn var Thomas Howard, en ældre godmodig Mand. Han havde sin Hustru om Bord, en stor og meget mandhaftig Dame, som gjorde sig uhyre forhadt. I Regelen er man glad ved at Kaptajnen har sin Hustru om Bord, det kan ligesom formilde Stemningen! Dog ikke saaledes her! Denne Dame lagde til Skue en uhyre Ringeagt for Søfolkene, simple Søfolk (common Sailors), som hun haanligt udtrykte sig. Hun fik da ogsaa efterhaanden Skyld for alt, som gik os imod. Kaptajnen var som før sagt en godmodig Mand, men naar vi uden at knurre vilde finde os i at sulte som Ravne, vilde vi ikke høre et uvenligt eller misbiligende Ord. Vi betragtede ham som en gentil Mand og huskede paa, at han i sin Ungdom havde været en af Englands dygtigste Skibsførere, havde gjort flere Rekordrejser til Kina og Japan i The-Farten, nu var han ødelagt af Drik.

Jeg kommer til at bemærke, at vi havde nogle Husdyr eller Skibsdyr om Bord, fordi jeg vel kommer til at berøre det senere. Altsaa en stor So, en Kat, en Hund og en 20 Høns. Hønsene tilhørte Fruen og ligeledes Hunden, en lille skotsk Terrier, som i Lighed med Fruen var Fjende (of the common Sailors). Aldrig i de to Aar, jeg var om Bord, tillod det lille Asen nogen Sømand at klappe den. Katten og den store So var Søfolkenes Kælledægge, thi Søfolk holder i Reglen meget af Dyr, hvilket fremgaar af, at der somme Tider er et helt Menageri af Fugle, Aber, Bæltedyr, Myreslugere og hvad andet mærkeligt, en Sømand kan finde paa at købe. Det er helt





Til venstre: Direktør *Vett* fordybet i Samtale med Hr. *Schlütter*. Tilhøjre ombord i *Julnar* har man *Madame Herriot* som Gæst; fra venstre Hr. *Wedel*,Hr. *Vett*, *Madame* og Hr. *Høy-Petersen*.

underligt at se med hvilken Omhu en maaske ellers mindre rar Sømand kan passe sine Dyr. En vild og arrig Papegøje eller Kakadue kan være meget vanskelig at bære over med.

Aa, hvor var det fortærende med denne brændende Sol og dette stadige Stille! Ingen forfriskende Luftning til at køle os! Den lette Vind, vi somme Tider havde om Natten, var ogsaa varm og bragte ingen Forfriskning. Led vi Søfolk under Varmen, maa det have været særligt slemt for vor Ven Soen, som gik omkring og søgte Skygge. Saa kom hun til os og ruskede i vore Bukseben og da viste vi Besked, hvorefter hun lagde sig paa Dækket, mens vi halede Vand fra Søen og overøste hende.

Aa, kunde vi dog fange lidt Fisk! Der blev gjort ihærdige Forsøg, men aldrig saa man en Finne, ikke en Gang en Haj! Vi vilde ellers ikke have forsmaaet at spise dens foragtede Krop. Intet Levende saa vi, uden en Mængde Søslanger. Der var to Slags, de laa om Dagen sammenrullet paa den spejlblanke Sø, som ikke krusedes af nogen Vind. Ingen Fugle kom flyvende til os, der maatte dog være mange paa alle de dejlige Øer, vi sejlede forbi og ofte nær ved.

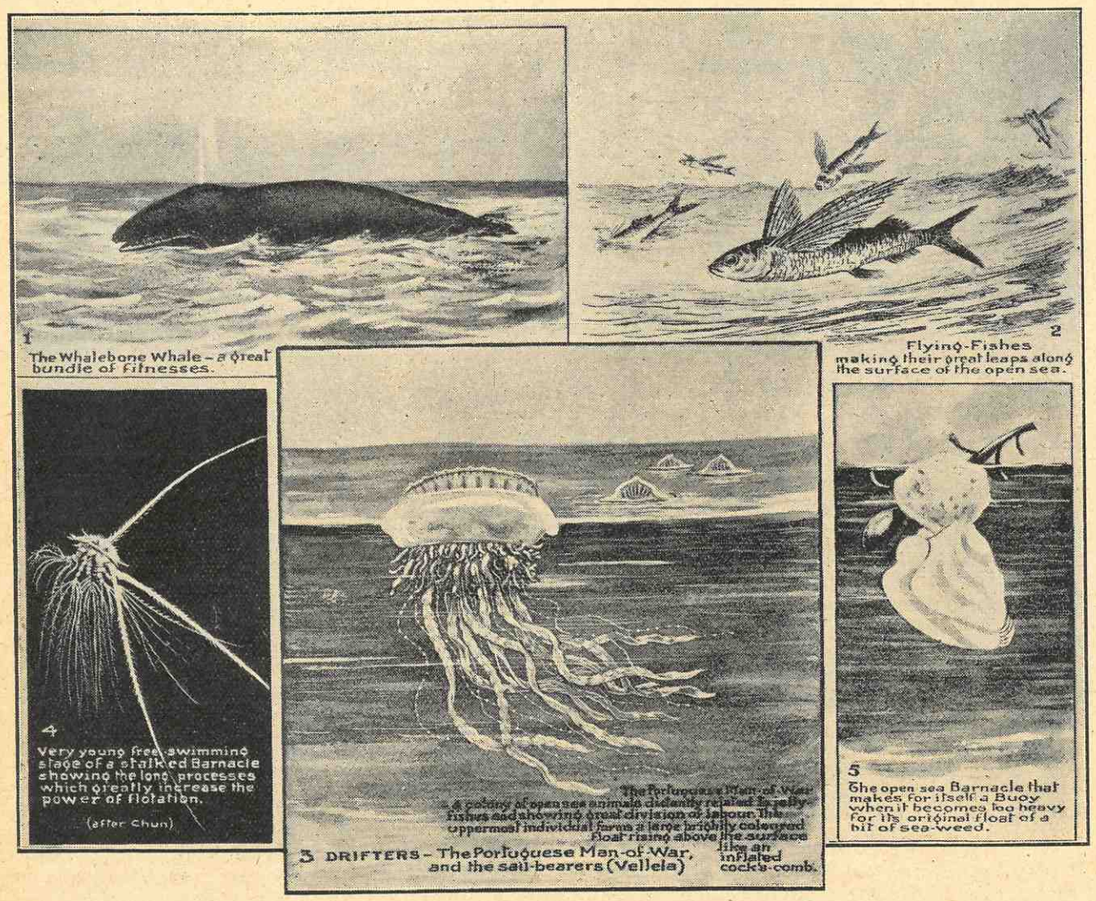
Nej, Fuglene holdt sig klogelig i Skovenes Skygge. Imidlertid laa vi der og drev omkring i Uger. Skibet var af Jern og blev over al Maade begroet af Søgræs og Koraler, saa det næsten hverken kunde sejle eller styre, og hvad skulde det dog blive til? Kom der dog aldrig en forfriskende Vind til at føre os bort fra de Øer og al den Stille og Sol! Stemningen var ved at blive trist om Bord; det værste var den ensformige og elendige Kost.

Yngre Folk, som ikke har kendt de engelske Skibe fra de Dage, vil vel spørge, hvad fik man da? Gule Ærter og Flæsk en Dag, og salt Kød og ½ Pd. Mel den næste og der var ingen Variation, saa længe Rejsen varede.

Nogle vil maaske sige, ja, men Ærter og Flæsk er da en god Kost; javel! Saaledes som vi i vort kære Danmark faar dem med Kartofler og Urter samt kogte paa godt Kød og Flæsk!

Ja, men prøv at faa dem serveret i en brænden-de Varme hver anden Dag og uden Kartofler, ingen anden Tilsætning end Vandet, hvori de blev kogt. Det mest uappetitlige var dog Flæsket. Det staar for mit Blik til denne Dag og vil gøre det, saa længe jeg lever. Flæsk og Kød var den Gang altid amerikansk, det var nemlig det billigste og det var Hovedsagen. Saadant Kød og Flæsk kunde blive flere Aar gammelt og jeg forsikrer, at naar Flæsket havde ligget et Par Aar i et Skib i en varm Kælder, saa var det ikke godt. Flæsket blev altid af os Søfolk kaldet for Snake Pork (Slange Flæsk), fordi Svin i de Tider gik i Flokke og halvvild Tilstand og blandt andet ogsaa aad Slanger. Naar man nu under en tropisk Varme fik saadant Flæsk tildelt, harsk, saa det rev, gul som en Citron og en 3 à 4 Tommer tykke Fedtklumper bævrende og sejlende i Fedt og i en lille Træbalje (man maa huske, at begrundet paa Varme stivnede det ikke), saa skulde man jo synes, at da man ikke fik andet, maatte man tage til Takke! Men selv i denne Varme overlod vi vor Ven Soen baade Ærter og Flæsk og nøjedes med en Kop Vand og et Stykke tørt Biskøjt. Vi saa jo aldrig en Kartoffel eller Margarine eller langt mindre Smør. Det maatte man dog kunne undvære. Havde bare de enkelte faa Sager, som blev os tildelt, været godt. Men det var saa langt fra Tilfældet, og i denne strænge Varme blev det ringere fra Dag til Dag. Det halve Pund Mel, som hver anden Dag blev tildelt os, blev tillavet som et lille Brød pr. Mand, men tilsidst blev det som en Klump Kit og aldeles uspiseligt. Men Soen skulde ogsaa have Mad, og den havde, trods Varmen, god Appetit.

Saa var det en Nat, at det tegnede til en god og forfriskende Regn, og Styrmanden gav Ordre at gøre klar til at samle Regnvand. Vi havde ikke andre Steder, hvorfra vi kunde samle end fra Halvdækket. Paa Halvdækket stod Fruens Hønsehus og Hønsene var hver Dag ude paa Dækket. Da Regnen begyndte, tillod jeg mig at spørge — idet jeg tænkte paa Hønsenes Efterladenskaber og andre Uhumskheder —, om jeg ikke skulde tage en Kost og skrubbe Dækket rent. Behøves ikke, sagde Styrmanden. Vi skal ikke drikke det,




# Havets mærkelige Skabninger.

Mellem det meget mærkelige, den Søfarende oplever, er ikke mindst hans Bekendtskab med Havets forskellige Dyr. I gamle Dage, da Billedtryk ikke kendtes, var det højst mærkværdige Omfang, Beretningen om det sete kunde tage. Ja, selv i vore Dage kan Tvivlen rejse sig som f. Eks. hos Moderen, da Sønnen fortalte, han havde set Blæksprutter. Dog, det troede Moderen, ogsaa da Sønnen fortalte om Hvalfisken, men da han sa'e, han havde set smaa Sild flyve i Luften, stak Moderen ham en paa Siden af Hovedet. —

Spøg tilside! Hosstaaende Billeder gengives for at vise vantro Sjæle lidt af det derude fra. Øverst til venstre ses en Hval, Bardehvalen, af hvis Barder fabrikeres Fiskebens-Stiver. Meget fint i Korsetter!

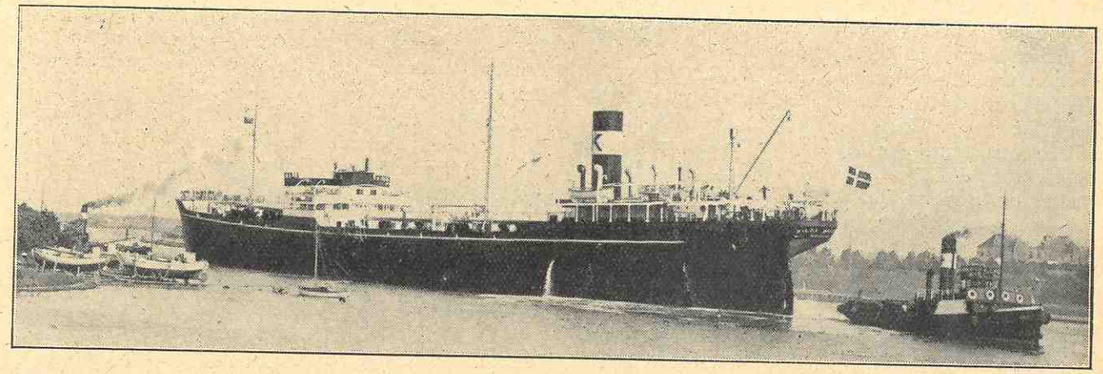
Tilhøjre ses Flyvefisk. *Forneden* tilvenstre og højre ses forskelilge Stadier af *Banaclen's* Udviklingstrin. Banacler sætter sig som bekendt paa Skibets Sider og Bund og er til stor Skade. Det første viser det tidlige Larvestadium med de lange Udløbere, medens det sidste viser den mærkelige Bøje, Larven selv fabrikerer og holder sig flydende med.

I Midten ses den bekendte portugisiske-Man-of-war. Over Vandfladen bærer Dyret en folderig mangefarvet Kappe, der som en Slags Sejl kan lade den drive med Vinden ofte lange Strækninger.

---

Vandet skal være til Dyrene og til Vaskevand. Saa samlede vi da dette Møgvand og fyldte det i en tom Jern-Vandtank paa Dækket, til Regnen holdt op. Atter gik Dage og Uger med Varme og Stille, og en Dag paa 2. Styrmands Vagt blev det snavsede Regnvand fyldt paa en af de store Vandtanke under Dækket! Stemningen om Bord var meget trykkende. Saa uhyre langsomt sneglede vi os frem mellem de talrige smaa Øer. Provianten, ringe som den var, begyndte at slippe op. Grisen skal slagtes! Vort Flæsk er sluppet op og desuden havde vi ikke noget at give Grisen at æde; men ingen vilde ombringe Grisen. Tilsidst maatte Styrmanden til det. Vi syntes ligesom det var Snigmord. Soen lagde sig rolig ned forventende et Bad. Dog, selv om vi holdt af Grisen, glædede vi os over dens Død i Haab om en lækker Bid til Oplivelse i vor triste Tilværelse!





# Afsluttende Prøvetur i Sundet med M/S „Hilda Knudsen"

## fra Nakskov Skibsværft.

Nakskov Skibsværfts Nybygning, Tankmotorskibet »*Hilda Knudsen*«, som efter den foreløbige Prøvetur i Langelandsbæltet indgik til København for Dokning og Bundmaling samt Oliefyldning, afgik forleden paa den afsluttende Prøvetur med Afholdelse af Hastighedsprøver med fuldt lastet Skib paa Hveen Milen.

Prøverne forløb alle meget tilfredsstillende.

Der opnaaedes en Fart af 11,5 Mil med normal Belastning, 3,800 I.H.K., og en Maximumsfart af 12 Mil, hvilket var en Mil mere end garanteret. Yderligere blev Skibets Dødvægt Capacitet ca. 13.200 Tons, medens den garanterede Dødvægt kun var 12.800 Tons.

Rederiet overtog derefter Skibet, hvorefter det gik til Haugesund for at blive præsenteret for Rederen, som for ca. 2 Aar siden overtog Søsterskibet »*Ida Knudsen*«, der ogsaa var bygget paa Nakskov Skibsværft; disse to Skibe hører til de største, der er bygget i Skandinavien.

Fra Nakskov Skibsværft er der Onsdag den11. Juli afholdt Prøvetur med Tankmotorskibet »Hilda Knudsen« til Rederiet Knut Knutsen O. A. S., Haugesund.

Skibets Hoveddimensioner er:

| | |
|---|---|
| Største Længde | 488'—6" |
| Længde mellem Perpendikulærer | 470'—0" |
| Bredde paa Spart | 64'—3" |
| Dybde til Hoveddæk | 35'—4" |

Det er bygget efter Isherwoods Langskibs Spantesystem til Lloyds Registers højeste Klasse og har en Lasteevne af ca. 13.000 Tons ved en Dybgang af ca. 27'.

Lasterummene er inddelt i 20 Højtanke og 10 Sommertanke, udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udpumpning af Olie.

Lastrummene er endvidere forsynet med Varmespiraler for Opvarmning af svære Olier.

Forude findes et mindre Lastrum.

Midtskibs findes Pumpemaskineriet, som bestaar af
2 Stk. dampdr. Duplex Pumper à 300 Tons pr. Time,
2 Stk. dampdr. Duplex Pumper à 100 Tons pr. Time,
1 Stk. Ballast- og Brændselsoliepumpe, alle af Fabrikat Hayward-Tyler & Co.

Skibet kan med disse Pumper losse Lasten i c. 20 Timer.

---

Det blev os dog en Skuffelse. Thi mens Grisekroppen endnu var varm, blev den tæt indsyet med Sejldug, for at det ikke i Nattens Løb skulde friste nogen Sømand til at tilvende sig en Bid. Men næste Dag da Sejldugen blev fjernet, var Kroppen gul og grøn! Man erindrer, at Luften var varm. Derfor skulde man skynde sig at faa det saltet, før det blev helt fordærvet, men saa viste det sig, vi havde ingen Salt, kun lidt med lidt Saltlage i Bunden af en Kødtønde. Hvad forslog det til en Krop paa en ca. 16 Lispund! Resultatet blev da ogsaa, at efter et Par Dage var der en Stank, som truede at forpeste Skibet, og alt blev kastet over Bord, uden at nogen af os sultne Søfolk fik det at smage.

En saadan Adfærd var ikke egnet til at mildne den rejsende Misstemning, og som Dagene gik, blev det værre. Nu havde vi ingen Flæsk, ingen Sukker, ingen Kaffe. Kun til en kort Tid endnu havde vi lidt salt Kød. Imidlertid var vi nu ve at slippe igennem Øerne, og en Dag kom en frisk Vind fra Nordøst og fyldte vore Sejl. Skibet løb nu den Fart, det overhovedet kunde gøre saa begroet som det var. Jeg synes at føle den friske Vind endnu, skøndt det er 46 Aar siden. Vi aabnede Munden for ligesom at fange Vinden og stod i Henrykkelse og saa paa, at Skibet hævede og sænkede Boven mod den stigende Dønning. Og uden at vige tog vi imod de første friske Vandsprøjt, som skyllede ind over Boven! Vi dansede bogstavelig af Henrykkelse og følte Lyst til at omfavne hinanden. Det var jo ogsaa en stor Forandring, thi nu havde vi i ca. 3 Maaneder været udsat for Solens brændende Straaler og den sløvende Stilhed.

Der var dog ellers ikke nogen Grund til at glæde sig, vi havde endnu et langt Stykke Vej at sejle og skulde krydse op mod en stormende Nordøst Monsun. Vi havde glemt at regne med, at Skibet var en saa daarlig Sejler.

Skibet er iøvrigt bygget med Poop, kort Bro og Bak.

Dæksbesætningen bor forude i Bakken i 2 Mands Kamre med tilhørende Baderum, W. C. og Messe. I Poopen er indrettet tilsvarende Beboelse for Fyrbødere, Smørere, Elektrikere, Pumpemænd, Kokke etc.

I Poopen findes endvidere om S.B. Kamre for Officererne med Officersmesse, Bad etc. samt Kabys, Pantry og Proviantrum.

I Broen er Salonen indrettet med Spisesalon og Opholdsrum, Hospital, Kamre for 1. Styrmand, Lods og Steward, Bad og W. C. samt 1 Reservekammer.

Ovenover findes Kaptajnens Kahyt med Soverum, W. C. og Bad, Radiostation med 1½ K.W. Senderenergi samt Kammer for Telegrafist.

Endelig er øverst Kommandobro med Bestikhus.

Maskineriet er agter og bestaar af 2. B. & W. Dieselmotorer paa ialt 3800 I.H.K.

Endvidere en oliefyret Dampkedel leveret af A/S. Frichs, Aarhus, til Opvarmning og Udblæsning af Tankene, medens Skibets Opholdsrum opvarmes med elektriske Ovne.

Hjælpemaskineriet bestaar af 2 Stk. 2-cyl. Dieselmotorer med Dynamoer hver paa 100 E.H.K. og 1 Stk. 1 cyl. paa 50 E.H.K., leveret af Holeby Dieselmotorfabrik.

Kølemaskineriet er leveret af Thomas Ths. Sabroe.

Elektromotorerne af Thomas B. Thrige.

Radiostationen er fra Norsk Marconi A/S., Oslo.

Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie & Co.s Fabrikat, medens Ankerspillet og 1 Stk. Forhalingsspil, anbragt paa Hoveddækket, er leveret af Thomas B. Thrige.

---

Med den friske Luft begyndte man at faa Begær efter Mad. Mad! Ja, hvad havde vi nu? Alt var sluppen op, kun en Kop tynd The uden Sukker og dertil en tør Beskøjt! Havde endda det Brød været godt, men ogsaa det var elendigt og halvt fortæret af Kryb, Orme og en lille Bille. Vi brød det i smaa Stumper og rensede det saa godt vi kunde for Krybet og dets Ekskrementer, ikke des mindre var det hver Dags Begivenhed at faa de væmmelige Orm i Munden. Saa følte vi Savnet af Tobak! Det var haardt for enhver som var hengiven til Tobak, og det var rørende at se, hvor villige man var til at hjælpe og dele med hinanden. Ingen holdt noget for sin egen Mund, det slap op over hele Linien paa en Gang. Først tørrede man den udtyggede Skraa og røg det i Pibe, derefter maatte Kaffegrums holde for, og da ogsaa det slap op, saa tørrede og røg man de udtrukne Theblade, ja og optrævlet tjæret Tovværk!

Imidlertid, trods Storm og Modvind og Skibets slette Sejlevne, havde vi arbejdet os mod Nord, og det blev koldt. Det lakkede mod Jul; vi forstod, at der ikke var nogen Mulighed for at arbejde os til Shanghai til Jul. Skulde vi da holde Jul her paa Søen i Storm og Kulde og uden anden Føde end en Kop The og et Stykke usselt Brød! Men Fru Howard havde jo endnu en ca. 20 Høns! Skulde hun alligevel ikke for en Gang forbarme sig over os stakkels, forsultne Søfolk der henne ved den forreste Mast og give os et Par Høns til Jul?

Julen kom, men der vankede ingen Høns for *The common Sailors* (simple Søfolk). Stemningen om Bord var meget trykkende og især var man meget bitter mod Fruen. Hun turde ikke heller vise sig paa Dækket.

Saa skete det en Nat, at der forsvandt et Par af Fruens Høns og følgende Nat igen et Par! Hvorledes det kunde ske fra Halvdækket, hvor Hønsehuset stod, og Styrmændene gik frem og tilbage, vidste ingen. Kun det er tænkeligt, at Styrmændene hverken vilde høre eller se! Men Dagen efter tog Fru Howard alle sine tilovers-blevne Høns ind i Kahytten.

Stemningen om Bord blev truende. En Nat vilde man kaste Kaptajnen over Bord, men han fik — som i sin Tid Colombus 3 Dages Frist! Hvis vi ikke inden den Tid naaede Shanghaj, skulde man halse rundt og løbe for Hongkong. Man hverken vilde eller kunde taale det længere!.

Naar Nøden er størst, er Hjælpen nærmest! Den stormfulde Kuling, som længe havde været fremherskende, lagde sig i Løbet af samme Nat, og Søen blev rolig. Den efterfølgende Dags Eftermiddag havde jeg løst af ved Roret for at tage min to Timers Rortørn. Mens jeg stod der, saa jeg Røgen fra en Damper, som hurtigt nærmede sig. Saa blev Signal: *I Nød!* hejst i »Cubana«. — Damperen havde observeret os og stævnede mod os. Snart var han paa Prajehold.

Vejret var godt og Søen rolig. Man raabte: »Hvad er der i Vejen med Eder?«, hvortil vor Kaptajn svarede: »Vi mangler alt. Vi mangler Mad; kan De give os noget?« Svaret kom: »Ja, send en Baad, men hurtigt, thi jeg har travlt«

Knapt var de Ord udtalt, før Surringerne blev revet af en Baad. Man ventede ikke nogen Ordre, men handlede helt paa egen Haand. Der var Enighed og alle Mands Job! Man løftede Baaden op over Lønningen og kastede den i Vandet. Mandskab sprang i den og roede hurtigt til den fremmede Damper. Imens stod jeg paa min Post ved Rattet og tænkte, hvad mon de faar?

Snart kom Baaden tilbage med rigt Bytte: Kaffe, Sukker, en Sæk Kartofler, en Tønde Kød og ligesaa mange Franskbrød, som en Mand kunde holde i sin Favn. Kødtønden var knapt landet paa Dækket, før en Haandspage blev drevet igennem, og en stor Luns Kød blev straks bragt til Kabyssen! Man spurgte ikke om Forlov! Imidlertid stod jeg dér og glædede mig over alt, hvad vi havde faaet, og hvilket Festmaaltid man skulde have, naar jeg blev afløst ved Rattet!

Saa kom en af Kammeraterne løbende, og med straalende Øjne sagde han: »Se, Bert, hvad vi har faaet!« Og han rakte mig en Plade Tobak. Det store Savn med Hensyn til Tobak, som de øvrige havde følt saa haardt, havde ikke berørt mig, eftersom jeg den Gang ikke brugte noget, men

## Den dovne sendes til Søs.

Det var i gamle Dage, at det i mangfoldige Tilfælde var saaledes, at den som ikke kunde begaa sig paa Landjorden, blev sendt til Søs. Nu til Dags har Forholdet heldigvis ændret sig, ja i den Grad, at man nok tør sige, at den Søfarende repræsenterer noget af det bedste i Nationens Stamme.

Paa hosstaaende Billeder fra omkring 1750 ses en saadan *Doven* blive sendt til Søs, og de gamle Ulke, der er med i Baaden, tager ham allerede paa Vej ud til Fregatten ordentlig i Skole. Den ene peger paa Galgen i Land, og antyder hvad der venter ham, hvis han fortsætter med sin Uvorenhed, medens den anden har halet en Knut frem, og fortæller hvor rart den smager.

Kun den stakkels Mor, som nødig slipper sin Dreng, følger med til det sidste og tørrer nu og da en Taare af sin Kind.

---

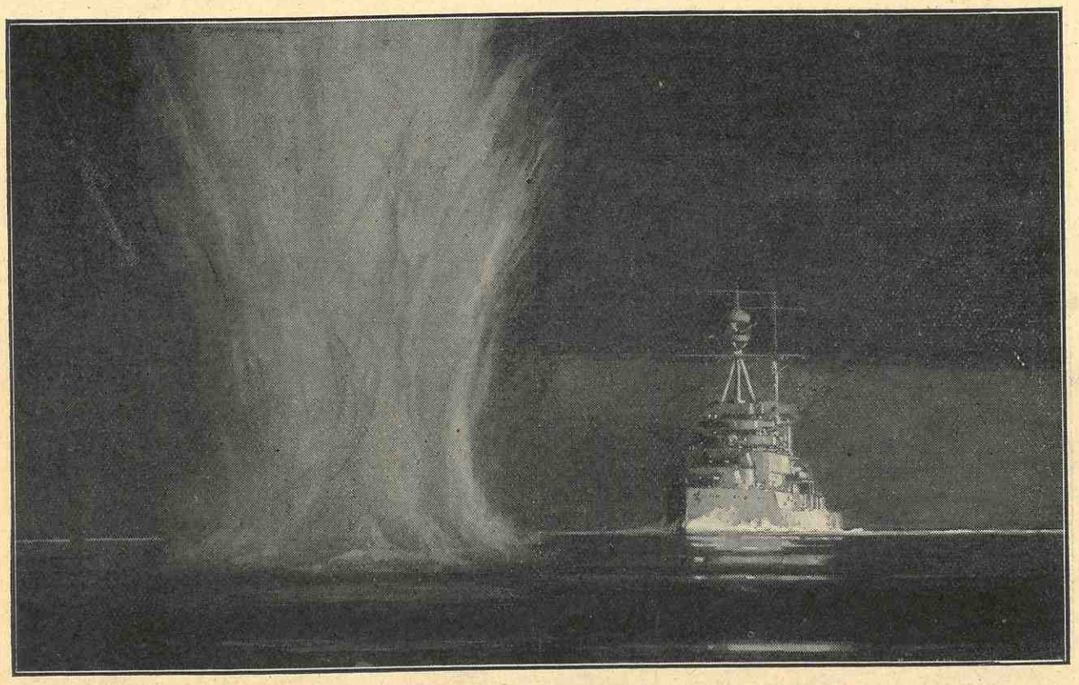
Kammeraternes Glæde smittede mig. Jeg syntes ligesaa begejstret som de andre og bed en vældig Skraa ud af Pladen. Men det skulde jeg ikke have gjort, thi jeg blev saa syg og elendig, at jeg ikke kunde smage en Mundfuld ved Festmaaltidet.

Damperen, som kom saa belejligt, var en Russer paa Rejse fra Nagasaki til Shanghai. Ankommen i Havn rapporterede han, at en engelsk Bark drev omkring ude i Søen, og at Mandskabet var ved at omkomme af Hunger. Saa sendtes en Slæbedamper afsted for at finde os og bjerge os i Havn. Han fandt os og bjergede os ind til Shanghaj. Saa snart Ankeret faldt i Bund, sank vore Genvordigheder til Bunds med Ankeret.

Det var os paafaldende, at Slæbedamperen øjeblikkelig blev sendt afsted efter en Vandbaad for at give os fersk Vand .Hvorfor dog saadant Jag? Jo, Kaptajnen og Styrmændene vidste, hvad vi Søfolk ikke tænkte paa: vore Vandtanke var tomme. En Dag mere i Søen, og vi vilde være uden en Draabe fersk Vand! Naa, saaledes!

Vi havde saa i ca. 1 Maaned opholdt Livet ved det Regnvand, vi i sin Tid samlede fra Dækket, fuldt af Hønsenes Ekskrementer! Det var uappetitligt at tænke paa, men hvad — det var jo nu forbi, og det saa jo ikke ud til, at nogen af os havde taget Skade deraf! Blæse med det hele! Rejsen er endt, og nu skal vi ordentlig smavse — for vore egne Penge, vel at mærke! Saa købte vi efter Hjertets Begær: Franskbrød, Smør og Æg.

Vi var ca. 6 Uger i Shanghaj. Kaptajnen gned Hænderne henrykt over, at vi hele den Tid ikke



# Natmanøvrer til Søs.

Eftersommeren er Manøvrernes Tid, paa Land som paa Vand. De mørke Nætter har for Søens Vedkommende den Fordel fremfor de korte lyse Sommernætter, at de skjuler de manøvrende Flaadestyrker for hinanden. Kun Projektørernes skarpe Søgelys, som vist paa Billedet, kan gennemtrænge Nattens Mørke og aabenbare »Fjenden«s Bevægelser, og hvem kender ikke af Selvsyn de lange Lyskegler, der som Vifter i lynsnare Strejf svinger over Himmelhvælvet paa saadanne Nætter og er synlige langt borte?

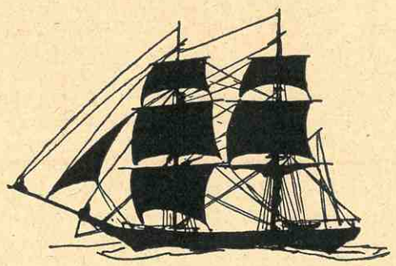
Men Manøvrerne er ikke det bare Leg. For at de kan faa praktisk Betydning, maa der Effekt til. Paa Billedet ses en markeret Træffer, idet man beregner en vis Afvigelse for ikke at skade.

---

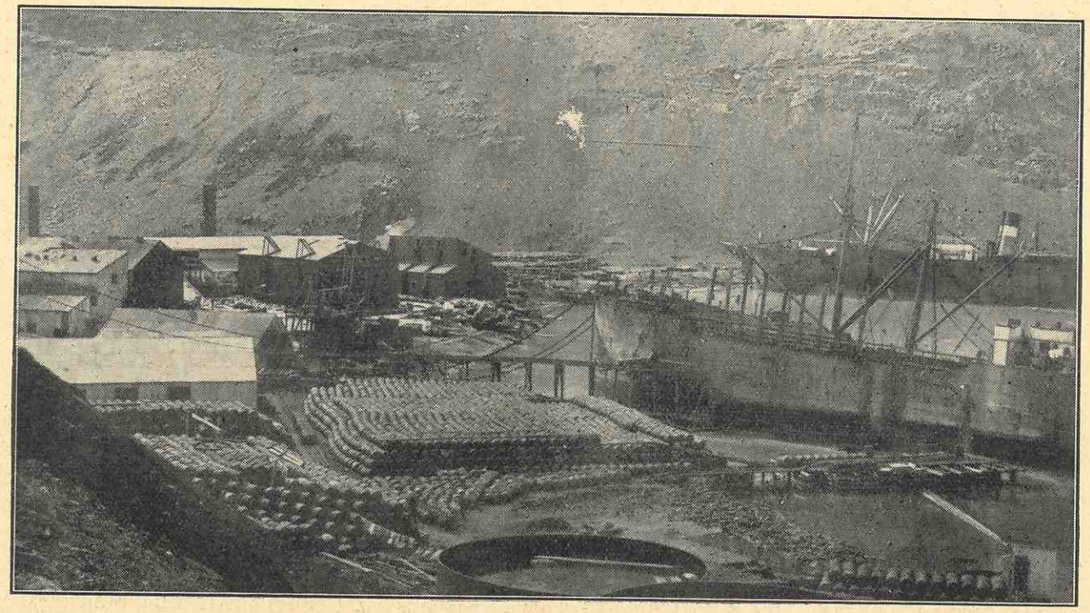
spiste hans Beskøjter. Vi var i Tørdok og fik adskillige Læs Skaller fra Skibet fjernet. Vi havde gode Dage dér og blev tykke og fede. Urostifterne var gaaet i Land, heldigvis. Gud være lovet, at man ikke kom til at overvære en Forbrydelse!

Det var altsaa Rejsens Hovedtræk. Underligt at tænke sig, at ingen blev syge. Holdt selve Elendigheden og Sulten os friske? Eller havde Solen saaledes gennembagt os, at intet bed paa os?

Det endte godt som i en god Roman. Maaske kan jeg i en senere Artikel meddele noget om Hjemrejsen.







Leith Harbour, Syd Georgia. Damperen tilhøjre gik op i Luer.

# Med S/S „Coronda" af Leith til Syd Georgia.

Af Matros V. Jørgensen.

Da der i »VIKINGEN«s Nr. 11 af 1927 har været en Skildring af en Rejse til Syd Georgia og Livet, som det foregaar derude, fortalt af Kaptajn *M. Rosenhøj,* skal jeg ikke fortælle saa meget om Øen. Men da Rejsen, der er skildret, foregik fra Sydafrika, vil jeg i korte Træk fortælle om en Rejse fra Liverpool til Syd Georgia.

S/S. »Coronda« tilhørte Rederiet Salvarsen i Leith og var en Baad paa 1779 Register Tons. Den 20. Januar 1916 forhalede vi ud paa River Mersey, hvor vi skulde ligge nogle Dage i en Krog for os selv, da vi skulde indtage 6 Tons Sprængstoffer. Den Dag, vi forhalede ud fra Dokken, blæste det en haard Storm, og vi skulde svinge op imod Storm og Strøm. Vi havde en kraftig Slæbebaad for til at svinge os rundt, og her skete nu det sørgelige, at Kæben henne i Stævnen, hvor Slæbetrossen laa i, sprængtes, og Slæbetrossen greb Baadsmanden (der uheldigvis var kommen til at staa paa den forkerte Side) om Benene og slængte ham paa Hovedet i Dækket og derfra ud i Floden.

Vi fik øjeblikkelig signaliseret til Slæberen, hvor man straks kappede Trossen og sejlede hen og fik ham bjerget og omgaaende sejlede i Land med ham; men han døde faa Timer efter Indlæggelsen paa Hospitalet.

Det var jo ingen god Begyndelse paa en Rejse. Naa, efter et Par Dages Forløb havde vi Sprængstofferne om Bord, og vi begyndte Rejsen til Syd Georgia med en Ladning sorte Diamanter og en ganske kolossal Dækslast af tomme Tønder, ca. 12 Fod paa Fordækket og 14 Fod paa Agterdækket. Vi tænkte da ogsaa alle, at der kom ikke en eneste Tønde til Syd Georgia, men vi var heldige og slap derned uden at miste en eneste, men vi bestilte heller ikke andet end at gaa og surre om og om igen.

Vi var afgaaet fra River Mersey en Morgen tidlig. Allerede den første Nat i Søen sprang Rorkæden. Uha! tænkte vi, nu skal vi sikkert til at flytte en hel Bunke af disse Tønder for at kunne udbedre Skaden. Men her var Heldet med os; vi fandt Skaden henne midtskibs paa et Sted, hvor der var nemt at komme til, saa det var hurtigt ordnet.

Igennem St. Georgs Kanalen og over Spanske Søen var vi heldige med Vejret. Der var lidt Dønning, som vi havde tværs, og det lavede jo nogle slemme Huller i Dækslasten, saa vi maatte straks til at surre om og lave om paa vore Broer, vi havde bygget for at komme frem over Dækslasten. Tønder er meget ubehagelige som Dækslast.

Vi maatte ind til St. Vincent paa Cap Verdiske Øer for at faa Bunkers. Det var en Søndag, vi løb ind her, og vi maatte hen og flytte en forfærdelig Masse Tønder for at faa Nr. 2 Bommene op; dem skulde vi bruge til at indtage Bunkers med.

Mandag Aften Kl. 7 var vi søklar igen og forlod St. Vincent og stævnede nu mod Falklands Øer-

ne, hvor vi skulde ind til en Hvalfangerstation dér. Vi var to Danske om Bord her, som nu for første Gang befandt os i Passaten med en gammel Tramp. Vi var ellers vant til at flyve gennem med de store Vindjammere, saa det var en morsom Afveksling.

Vi havde en stille og fredelig Rejse, og det kom af, at vi med den store Dækslast af Tønder maa have set noget mystisk ud, for alle Skibe forandrede øjeblikkelig deres Kurs langt uden om os; de var bange for os. Vi morede os mange Gange, naar vi saa dem stikke af; de havde vel antaget os for en tysk Pirat. iV naaede omsider Falklands Øerne og kom ind til Hvalfangerstationen. Vi skulde her losse lidt Kul fra Nr. 3 Lasten, saa vi maatte have alle Tønderne i Land fra Agterdækket for at kunne komme til Hullerne. Færdig med at losse Kul skulde vi indtage noget Guano paa Mellemdækket i Nr. 3.

En Dag, som vi ligger og laster for fuld Kraft, faar vi pludselig Øje paa noget ude til Søs; alle gættede paa et engelsk Krigsskib. Røgen stod nemlig lodret i Vejret, det skummede ganske gevaldigt for Boven, og det stævnede ret paa Stationen. Alle tænkte paa, hvad der vel kunde være galt. Omsider vvar vi det saa nær, at vi kunde se, det var en af de store nye Hvalbaade fra Stationen Auth Harbour paa Syd Georgia. Saa var vi klar over, at der var sket et eller andet Uheld dernede, men hvilket? Det blev os snart bekendt. Den var knapt langs Siden, før Kaptajnen gav os Ordre til at stoppe med Lastning med det samme og straks faa vore Tønder om Bord igen. Der var nemlig brændt en stor Damper dernede af samme Rederi som »Coronda«, og nu manglede de Tønder. Damperen var omtrent fuldt lastet, da den gik op i Flammer. Alle dens Ankerkæder og andre Fortøjninger smeltede, saa Skibet drev til Søs sydpaa. Besætningen blev reddet af Hvalbaadene.

Naa, det kan nok være, der kom ekstra Fart i Arbejdet med at faa alle disse fordømte Tønder om Bord, og vi tog nu ogsaa de, der laa paa Fastlandet, saa vi fik Dækslasten yderlig forhøjet med nogle Fod. Dækslasten var efterhaanden ved at blive temmelig skrap. Vi tog ogsaa Stationens Grisehold med derfra, ca. 30 Grise. Og hele Stationens Mandskab skulde med undtagen noget Vagtmandskab. Det var nemlig Meningen, at Stationen dér skulde hvile lidt eller maaske nedlægges (om den er bleven det, ved jeg ikke). Vi havde ca. 50 Hvalfangere med fra Liverpool, de skulde ned og afløse paa Syd Georgia og nu Besætningen fra Stationen her. Vi havde vel ca. 180 Mand om Bord.

Vi havde alle været glade ved Opholdet paa Falklandsøerne; dejligt Vejr havde vi haft, medens vi havde ligget her, og vi havde moret os fortræffeligt over Øens Dyreliv. Vi havde været ude at se Pingvinerne, der paa et Sted af Øen sidder op ad et Bjerg i Millionvis. Det var interessant at færdes mellem disse morsomme Fugle, der ikke var det mindste menneskesky. Der lugtede just ikke altid saa godt deroppe, men det var nærmest i Begyndelsen, vi kom der. Efterhaanden blev vi vænnet til Lugten, eftersom vi var derude hver Dag i de 8 Dage, vi laa her. Der var ogsaa en Masse Søløver, Søelefanter o. s. v. Beboelseshuse var det smaat med; der var kun ét. Familien ernærede sig ved Faareavl.

Naa, men vi blev søklar og startede for Syd Georgia og ventede, at den store Dækslast nok skulde naa at rasle over Siden. Et Par Dage i Søen fik vi en Storm, men den var ret agter, saa »Coronda« gled støt og rolig, og efter ca. 8 Dages Rejse fortøjede vi i Leith Harbour paa Syd Georgia med hver eneste Tønde i Behold! Sikken et Fortøjningsarbejde paa denne Plads! Det er noget af det værste, jeg har været med til, men det gælder om at være godt fortøjet, da det kan blive et frygteligt Vejr hernede.

Under Opholdet her var vi spadserende over til en anden Station, vistnok Nansens Station, saa vidt jeg husker. Her i Leith Harbour havde de Biografteater, og naar Bio'en ikke spillede, blev Salen ryddet, og Harmonikaerne kom frem. Saa blev der danset paa fuld Kraft. Det svage Køn var jo ikke repræsenteret til Ballet, men det gik lige lystigt.

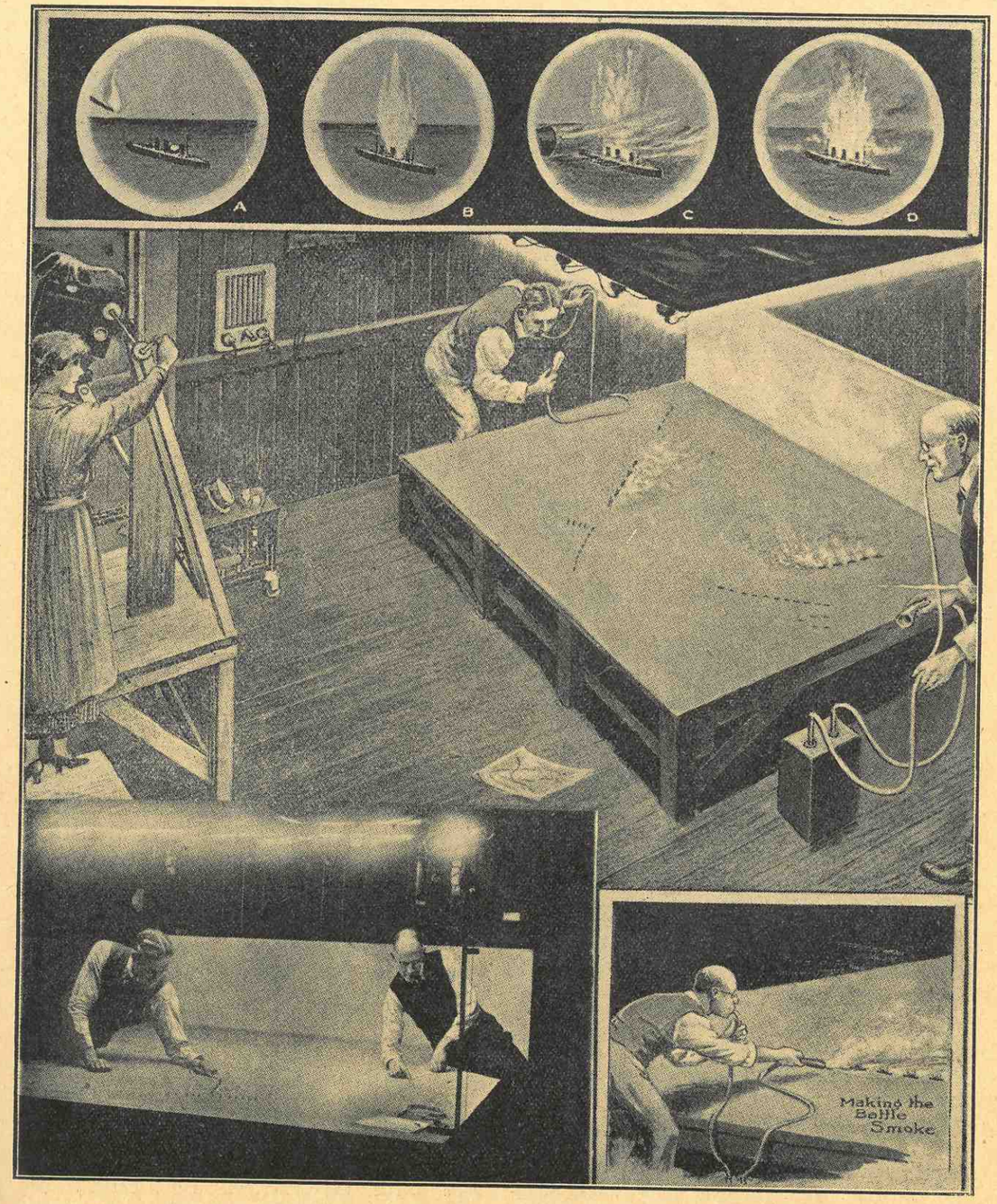
Vi forlod Leith Harbour en Søndag Middag efter et Ophold paa 4 Uger. Vi havde Dækslast paa Hjemturen ogsaa, men kun i Højde med Rælingen. Det var Storm, da vi forlod Syd Georgia, og den var stik i Stævn, men den tog af, efterhaanden som vi nærmede os de bedre Zoner. Fra vi tog Passaten, og indtil vi kom til Liverpool, var vi heldige med Vejret.

Ved Linien havde vi den Sorg, at vi maatte sænke en gammel engelsk Matros paa 79 Aar i Søen. Han var udslidt, stakkels Mand; men Synd at se en saa gammel og stolt Sømand ende sit Liv saa langt fra sit Hjem.

Paa Hjemturen var vi igen inde i St. Vincent efter Bunkers. Vi laa to Døgn dér, hvorefter vi atter stævnede mod Liverpool, hvortil vi naaede den 24. Maj Kl. 7 Aften efter en Rejse paa 32 Døgn fra Syd Georgia. Vi havde ca. 200 Mand med hjem, og mange af dem havde været dernede i 4 Aar, saa de var naturligvis himmelhenrykte, da vi ankrede op paa River Mersey ved Liverpool. Vi havde en stor Hyre tilgode, nogle af os over 100 Pund Sterling, som vi hævede næste Dag, og de fornuftige med den stærke Karakter gik det godt for; men dem med den svage Karakter blev hurtigt bankerot igen.

Men hvad! Eventyr og Penge blinkede paa det fjerne Syd Georgia igen!






# Hvorledes man filmede Søslaget ved Jylland
## efter at Begivenheden havde fundet Sted.

*En Optagelse paa en Kvadratflade af 8 Fod.*

*80,000 særskilte Bevægelser af Modelskibene for at vise, hvorledes Flaaderne krydsede i Nordsøen.*

Ovenstaaende Perspektiv viser det uhyre Arbejde, som var forbundet med Optagelsen af Søslaget. Filmen blev optaget af *Ideal Film Co.* og *British Instruction Film* i deres Optagelses-Teater tæt ved *Boreham Wood* tæt ved *Elstree*. Optagelsespladsen var 8 Kvadratfod og Skibsmodellerne i tre Størrelser, 4 Tommers Skibe naar Optagelserne var *tæt paa*, 2 Tommers for *Middelafstand* og 1 Tomme, naar man

vilde markere Skud paa lang Afstand. Skibe, Sø og Himmel var endvidere malet graat i graat paa særskilte Skærme. Kanonild og Brand ombord ligesom Eksplosioner blev efterlavet ved Hjælp af Røg fra Piber og Slanger. For hver Optagelse blev Skibene flyttet $^1/_{16}$ Tomme. Alene at vise Nordsøflaadens Kryds over Nordsøen brugte 90 Fod Film, og 80,000 særlige Flytninger. For den tyske Flaades Vedkommende brugtes 60,000 Flytninger.

Foroven ses i de smaa runde Medaljoner Slagskibet *Quen Mary springer i Luften.* A: en tændt Tændstik nærmes den Beholder af kemisk Stof, som er gemt bag Modellen. B: Stoffet futter af. C: Der tilsættes mere Røg. D: Klar til Filmsoptagelse.

Det midterste Billede viser den første Del af Slaget under *Beatty* lige efter Tabet af *Indefatigable.* I den øverste Linje ses engelske Destroyers, Beattys Slagkrydsere og 5te Slag-Eskadre. Nedenfor ses de tyske Skibe, Destroyers og Admiral *Hippers* Flaade fyrende af al Magt.

# *Et udmærket Fiskeaar for Færingerne.*

*Sydisland og Grønland har givet Rekordfangster, mens Østisland har svigtet.*

»Dimmalætting« giver i sit sidst ankomne Nummer Aarets Fiskeresultat en indgaaende Omtale, som ogsaa her, hvor man begynder at skænke det store søgaaende Fiskeri mod Nord fortjent Opmærksomhed, kan paaregne Interesse.

Færingers Fiskeri ved Grønland vil iaar blive meget stort, omend ikke i Sammenligning med Fiskeriet ved Island. De færøske Skibe — hele vor Fiskerflaade — gjorde i Foraaret saa stor Fangst ved Sydisland, at alt tydede paa et Rekordaar med Hensyn til Fiskemængde. Beretningen fra Østisland hav ikke været nær saa straalende. Navnlig har Fiskeriet her været mere ujævnt for Kutterne. Men alt ialt maa det haabes, at Aarets Udbytte i al Almindelighed bliver særdeles godt.

Fiskeriet ved Grønland drives iaar kun af meget faa færøske Skibe. Men Færinger viser dog det danske Flag deroppe. Herover kan vi kun glæde os, og alle gode danske Mænd og Kvinder bør glæde sig derover. Hvorfor skal Udlændinge alene have den store Fordel at kunne skovle store Fangster ind ved Grønlands Kyster? Danmark har jo dog i Aarhundreder udvist Interesse for Grønland af den mest uegennyttige Art. Dette maa man indrømme fra forskellig betydende Side. Derfor er det ogsaa saare naturligt, at Danmark nu er med til at høste nogen af de Rigdomme, som knytter sig til Havet ved Grønland.

De færøske Skibe, som iaar driver Grønlandsfiskeri, har opnaaet overordentlig store Fangster. Man behøver blot at tænke sig

*18,000 gode Torsk om Ugen*

som Resultat af et Haandlinefiskeri, hvori der deltager 20 Mand. Hvor kan man opnaa noget tilsvarende? Det bør her bemærkes, at Færinger heldigvis endnu kun fisker Ugens 6 Arbejdsdage. Om Søndagen holder man Hviledag, saavidt dette kan lade sig gøre.

I Forhold til de Skibe, der deltager, og den Tid, der anvendes, er Grønlandsfiskeriet iaar saa stort, at selv Rekordfiskeriet ved Sydisland i Foraaret maa træde i Skygge.

Da Grønlandsfiskeriet drives paa samme Tid som Østislandsfiskeriet, vil man kunne forstaa, at de Skibe, som i Foraaret var heldige under Sydlandsfiskeriet og nu har deltaget i Grønlandsfiskeriet, har opnaaet Rekordfangster.

*Færøhavn.*

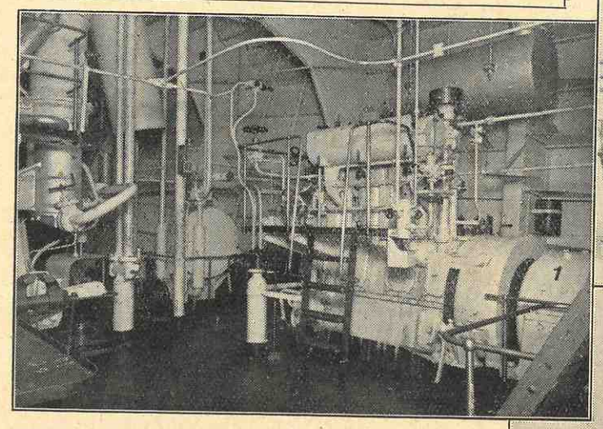
Efter de foreliggende Beretninger er den saakaldte Færøhavn, som er indrømmet Færinger, saa god som en naturlig Havn kan være. Sejladsen ind i Havnen er noget vanskelig, men man mener, at disse Vanskeligheder vil kunne overvindes uden Ulempe for Fiskerne, efterhaanden som man opnaar større Kundskab til Farvandene. Fiskeriet foregaar væsentligst paa Fyllas Bank ca. 20 Kvartmil ud fra Havnen paa 20—30 Favne Vand. Fiskeriet ved Østisland foregaar paa ca. 150 Favne Vand, og man vil derfor have let ved at se de Fordele, Grønlandsfiskeriet frembyder. Dettes Skyggeside er jo den lange Sejlads i et meget vanskeligt Farvand. Denne Side bliver betænkelig, naar henvises til Færingers forholdsvis smaa Kuttere, som skal lastes stærkt med Salt og Provisioner for udgaaende, hvis det skal forslaa noget til Togtet, og ofte overlastes med Fangst for hjemgaaende i September Maaned. Paa dette Punkt maa der træffes en Ordning, hvis Grønlandsfiskeriet skal gennemgaa en lykkelig Udvikling.

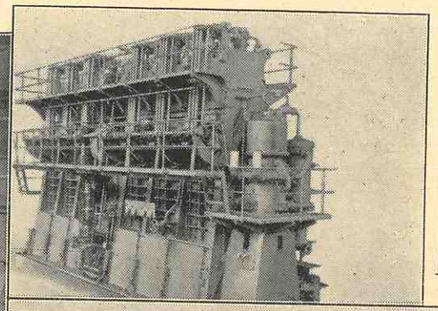
Foruden Skibsfiskeriet vil der forhaabentlig ogsaa kunne etableres

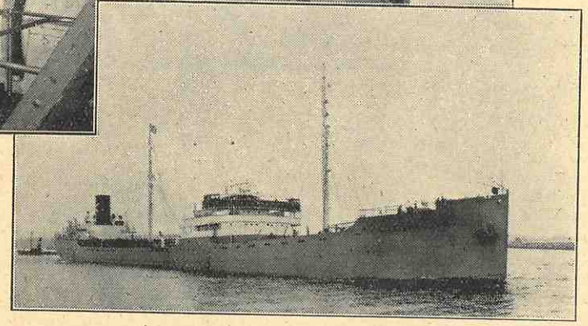
*et færøisk Baadfiskeri ved Grønland,*

foreløbig fra Stationsskibe som sendes derop. De Færinger, som for ca. 50 Aar siden var med til at opbarbejde Baadfiskeri ved Østisland, paastaar, at Mulighederne for saadant Fiskeri ved Grønland ikke er ringere. Hvem tør nu staa frem og paastaa, at Færingers Fiskeri ved Island har været til Skade for Islænderne? Man maa tværtimod indrømme, at Færingers Indsats bl. a. gennem Baadfiskeriet ved Østisland har haft den allerstørste Betydning for Island og Udviklingen af Fiskerierne sammesteds. Hvis alle gode Kræfter medvirker, vil man i Løbet af ikke mange Aar med Glæde indrømme, at Færingers Indsats paa Grønland har været til den største Gavn for Grønland og de grønlandske Fiskerier. Men der maa gives Grønlænderne Lejlighed til at samarbejde med Færinger. Og Fiskeriernes Udvikling maa ledes af Fiskerne selv. Erfaringen viser, at det Fiskeri, som er bundet af Kontorplaner og Kontorforskrifter, aldrig kan faa den Betydning som den Virksomhed, der fremgaar af og vokser i det praktiske levende Liv.









# TWIN-SCREW DIESELMOTOR TANKER „SIR ORBORN HOLMDEN"

BUILT AND ENGINES BY BURMEISTER & WAIN, Ltd., COPENHAGEN

The twin-screw Dieselmotor Tanker »Sir Osborn Holmden« is built to Dampskibsselskabet »International« (Messrs. A. F. Klaveness & Co., A/S), Oslo, and is fitted with Burmeister & Wain's Diesel engines. She is built under special survey to Lloyd's highest class and has the following main dimensions:

| | | |
|---|---|---|
| Length overall | 488' 6" | |
| » between pp. | 470' 0" | |
| Breadth moulded | 64' 2" | |
| Depth moulded to upper dek | 35' 0" | |
| Deadweight | 9.153 | tons. |
| Deadweight | 13.400 | tons. |
| Gross tonnage | 9.153 | » |
| Nett » | 5.527 | » |

The hull which is built after the »Isherwood« bracketless system is divided into 2 × 9 centre tanks and furthermore in 5 summer tanks at each side. The total cargo capacity is about 631.700 cubic feet, of which 566.600 cub.ft. are carried in the main tanks and 65.100 cub.ft. in the summer tanks. In front of the cargo tanks is fitted a cargo hold with a capacity of about 30.000 cub.ft. under the main deck and about 16.000 cub.ft. under the tween deck. Each cargo tank is fitted with an oil tight hatch, and the fore hold is arranged for batting down the hatch.

The total carrying capacity of fuel oil is about 1.020 tons, viz: 544 tons in the deep tank below the forward cargo hold; 244 tons in the deep tank in front of the engine room, and the remaining 232 tons, of which 46 tons is boiler oil, is carried in the double bottom under the engines. The double bottom is furthermore fitted for the lubricating oil and freshwater tank for feed water for the boilers.

In the pump room amidships are fitted two oil pumps. These are of Worthington's horizontal duplex type and has each a pumping capacity of about 350 tons pr. hous, and the cargo tanks can thus be discharged within the range of 18 hours.

In the foremost pump room is fitted a combined ballast- and fuel oil pump, of same type as the main cargo pumps, for pumping the fuel oil from the deep tank to the bunker tanks.

The ship is rigged with two masts and 2 derricks, one for each mast. The foremost derrick serves the fore hold, and the aft derrick is used for transport of tubes &c. The tubes are forthermore served by davids arranged alongside the rails.

In front of each mast is placed a steam driven winch of the Schärfe & Co's make, Lübeck. On the poop deck aft is a steamdriven warping winch. The windlass is of Emerson, Walker & Thomson's make and is also steamdriven.

The steering gear which is arranged in the poop is of the electric hydraulic type from John Hastie & Co.

Well ventilated and spacious cabins are provided in the poop for the crew and engineers. Here is furthermore installed the provision room with insulated cooling room for meet, vegetables, &c.

In the deck house on the poop are accommodation

for the engineers and mess room for the officers, and here is also the pantry.

Built together with the engine casing is the oil-fired galley arranged, delivered by »De Forenede Jernstøberier«, Copenhagen.

In the house on the bridge will be found the saloon as wel las cabins for 1st, 2nd and 3rd mate and for steward, and here is also the hospital erected. The cabins are nicely fitted out, and the saloon is beautifully furnished with mahogany panels and polished mahogny furniture.

The Captains saloon and cabin are situated on the boat deck. These rooms are kept in light colours and furnished in polished mahogany. On the bridge are installed the chart-room, the wireless station and accommodation for the wireless operator.

Electric light is installed throughout.

*The main Diesel engines.*

The propelling machinery consists of two sets of 6-cylindered, four-cycle, single-acting Diesel engines of Burmeister & Wain's latest design, capable of giving a combined output of 4.800 I.H.P. at 145 revolutions per minute, but only contracted to develop 4.100 I.H.P. at 140 rovoutlions per minute giving the ship a sea speed of 11½ knots.

*The auxiliary machinery.*

All the auxiliary machinery in the engine room is electrically driven, while, as previous mentioned, the deck machinery is steamdriven. Two generating units are arranged in the engine room, each comprising a double-cylinder Diesel auxiliary engine of Burmeister & Wain's enclosed and forced lubricated auxiliary Diesel generator type, developing 100 B.H.P. at 400 revolutions per minute, direct coupled to a 66 kw dynamo and auxiliary compressor. The dynamos are working at 220 volts direct current.

Steam supplied from two oil-fired, cylindrical boilers arranged on a platform deck at the forward end of the engine room. The principal dimensions are 11' 2" diameter by 10' 4" in length, each having a heating surface of 1.300 sq. ft. and designed for a working pressure of 180 lbs. square inch. There is fourthemore installed an exhaustgas boiler, under normal working conditions at sea capable of supplying the steam necessary for heating of the cabins, &c.

*The pumping arrangement.*

The pumping facilities consists as mentioned above of two 350 tons heavy oil pumps, arranged in the pump room amidships. There is also fitted a bilge pump for draining the pipes and pump room.

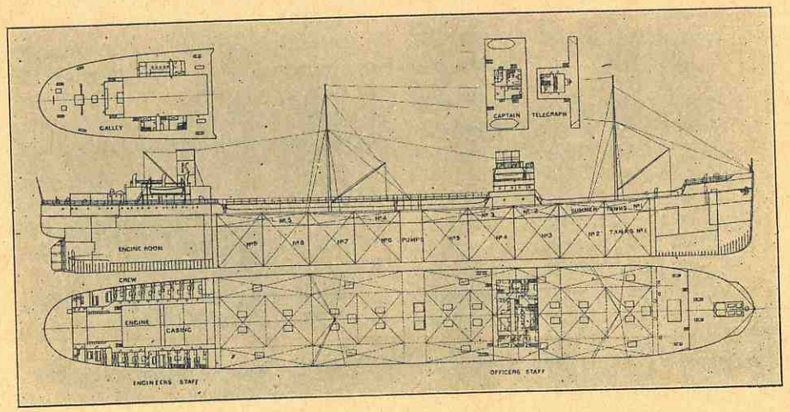
The pumping arrangement is most up-to-date, and all fittings of the latest design, to assure a pick and reliable handling of all kinds of oils. All the main tanks are provided with steam heating coils.

*The trial trip.*

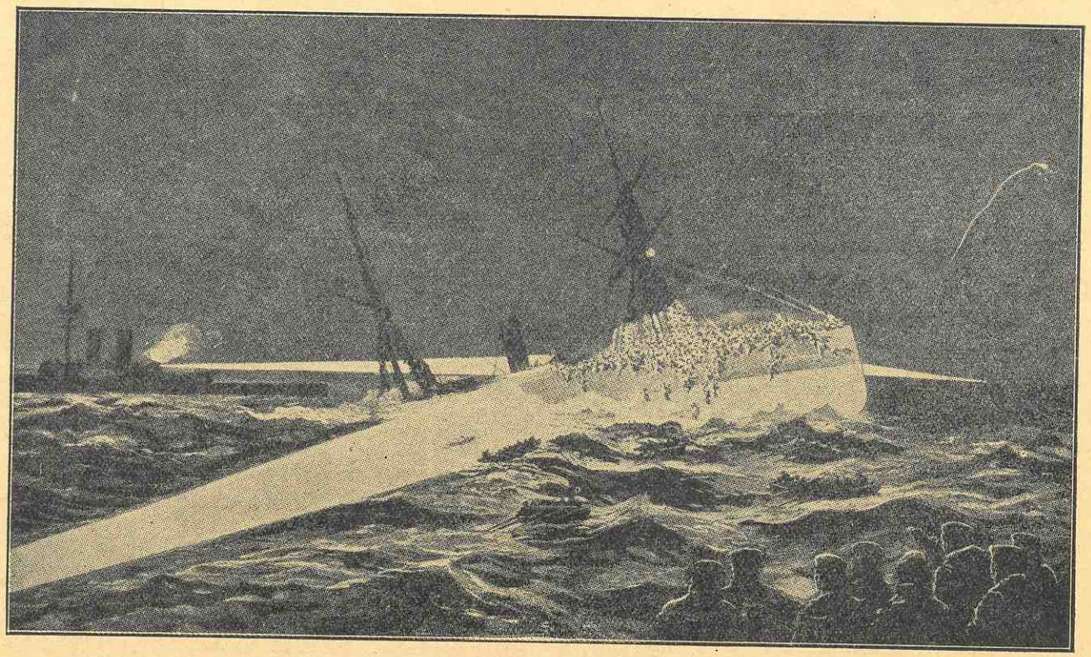
M/S »Sir Osborn Holmden« ran her trials on the 15th May 1928 in the Sound at Copenhagen.

A speed trial over the measured mile was held, giving the ship a speed of 12,12 knots, with the main engines developing 4.883 I.H.P. at 145 revolutions per minute. A consumption test lasting 5 hours was held where the main engines developed 4.772 I.H.P. at 143,1 revolutions per minute and giving a consumption of 136,7 gr. per I.H.P.-hour. This consumption includes the consumption of the auixiliary engines producing the necessary current for driving the auxiliary machinery, the steering gear, and electric light.

In the thial trip, which in every respect was very successful, participated representives for the Owners, the classification society, the yard, and others.





# Da „Utopia" sank ved Gibraltar.

## Et mærkeligt Gensyn.

Det var en stormfuld Aften i Marts 1891, at en engelsk Eskadre var ankret op i Bugten ved Gibraltar ret ud for *Ragged Stoff* ved den sydlige Ende af Byen. Det blæste en sydvestlig Storm, og selv paa denne delvis beskyttede Ankerplads gik der ret høj Sø. Pludselig blev Stedet Skuepladsen for en frygtelig Ulykke. Udfor Europa-Pynten tonede paa een Gang gennem Mørke og Regndis en Damper frem, og før nogen paa Flaaden kunde gøre sig klart, hvad der skete, var den nyankomne i Karambolage med flere af Flaaden Skibe. I hine Dage havde Krigsskibene under Vandet en lang vædderagtig Frembøjning af Forstævnen og med Forfærdesle blev Officerer og Mandskaber paa Flaaden Vidne til, at den nyopdukkede Damper rendte saadan Vædderstævnen fra H. M. S. *Anson* op i sig. Det hele skete i Løbet af faa Sekunder, og ti Minutter efter sank Damperen med en tredive Fod lang Lækage med Agterenden først.

Det var Damperen *Utopia's* Endeligt. *Utopia* tilhørte Anchor Line og var paa 2731 Tons paa Rejse fra Neapel til New York med nogle faa 1. Klasses og henved 800 italienske Emigranter ombord.

I Henhold til den Rapport, *Utopia's* Kaptajn senere afgav, var Damperen for halv Kraft kommen rundt Europa-Pynten for at gaa til sin sædvanlige Ankerplads. Der var dog ingen Tvivl om, at en saadan Nat med en sydvestlig Storm maatte dette være forbundet med en betydelig Risiko.

Fra *Utopia's* Kommandobro var det ganske umuligt at se, hvilke andre Skibe, der laa for Anker her i Farvandet, før de var ganske tæt inde paa dem. Ved Dagslys og i roligt Vejr vilde Damperen maaske endda kunde have snoet sig igennem denne Flok af Krigsskibe, men nu, en stormfuld Nat, havde den ikke mere Chance herfor, end en Bold, der skulde trille forbi en fleredobbelt Række af opstillede Naale.

Straks Kaptajnen paa *Utopia* fik Øje paa Flaaden, var hans første Forsøg at faa Skibet drejet ind mellem *Anson* og den nye Mole, men straks efter opdagede han, denne Vej var blokeret af H. M. S. *Curlew*.

For at undga en Kollision med dette Skib var der ikke andet at gøre, end at forsøge paa at dreje Skibet tværs forbi *Ansons* Bov, men dette var en skæbnesvanger Manøvre. Idet *Utopia* haardt presset af Vind og Bølger passerede forbi*Anson,* ramtes den af dette Skibs fremspringende Vædderstævn, hvorved et stort Hul i Skibssiden tæt ved Agterenden blev Følgen. Damperen gled nu af, men sank et Par Hundrede Yards derfra.

Den Scene, som nu paafulgte, hører til de frygteligste, som nogensinde er observeret fra Gibraltar Klippen.

Straks efter at Ulykken var sket, lod *Utopia's* Kaptajn sin Dampfløjte lyde. Som et saaret Dyrs Klage skreg det ud i Natten og besvaredes øjeblikkelig fra samtlige Orlogsskibe ved, at de affyrede Alarmskud og rettede deres elektriske Søgelys mod den synkende Damper.

I tætte Skarer myldrede Byens Folk ned til Strandbredden og blev nu Vidne til et frygtelig Skuespil. Trods Vinden og den blændende Regn, saa man tydeligt *Utojia* i Skæret fra de talrige Søgelys. Og i flak-

kende Billeder blandede sig Fløjternes Tuden, Alarmkanonernes drønende Vækken og Stormens Hylen, medens Raabene fra de Ulykkelige, druknende Mænd og Kvinder kun nogle faa hundrede Favne borte skar som Dolke gennem Uhyggen.

De, som blev Vidne til hin Marts Nats Begivenhed paastaar, at dette Syn var gruopvækkende i sin Rædsel, og ombord paa Krigsskibene blev ikke mindre end tre—fire Mand saa oprevet og nærmest sindsforvirrede af Deltagelse og Rædsel, at de sprang i Bølgerne paa Maa og Faa, udelukkende i Følelsen af at her maatte handles — hellere end at staa uvirksomme og ikke yde Hjælp.

Forøvrigt maa det siges straks, at Besætningerne paa Orlogsmændene ingenlunde holdt sig tilbage. Øjeblikkelig blev Baade nedfiret og sat i Søen, og trods det farefulde i Situationen blev mange tapre Forsøg paa at yde Hjælp straks gjort. Paa det Punkt er alle enige, der blev gjort, hvad der kunde for at redde saa mange som muligt. I den Retning fortsatte Orlogsskibene stolt Traditionen, ligesom der blev ydet en meget værdifuld Assistance fra det nærliggende svenske Orlogsfartøj *Frego* og Kabelskibet *Amter*. Noget Begreb om, hvor farefuld Redningsarbejdet var, faar man af den Kendsgerning, at en af Baadene fra *Immortalite* af Bølgerne og Strømmen blev slaaet paa Grund i Bugten, hvorved to af *the blue jackets* druknede.

Frygteligst var der naturligvis ombord i *Utopia*. Da Ulykken skete var en stor Del af Emigranterne paa Dækket. En Klump af dem gjorde straks Attentat paa Redningsbaadene og Bæltekasserne, medens andre forsøgte at trænge ned i Kahytterne for at finde deres Familie eller redde deres Ejendele. Disse Ulykkelige mødte her paa deres Vej nedefter den opadstrømmende Del af Emigranter, der kæmpede som rasende for at komme op paa Dækket, og selvfølgelig opstod der vild Panik, Knivene blinkede i Lyset og blev brugt af al Magt paa begge Sider, saa Nedgangen gennem Lugerne snart var en haabløs kæmpende Masse og fortvivlede, rædselsslagne Mænd og Kvinder. Og Panikken voksede fra Minut til Minut fra det Øjeblik, man blev klar over, at Skibet var dødsdømt. Enhver Udgang fra Kahytterne var spærret, saaledes, at de der ikke var paa Dækket i Kollisionsøjeblikket blev trampet ned eller druknede.

Bagefter kunde Dykkerne, som blev sendt ned for at undersøge Vraget, berette om de sammenfiltrede Menneskeklynger i hver af Kahytsnedgangene og om de fortrukne og fordrejede Ansigter paa de Omkomne, der laa i tætte Hobe nedenunder.

Ved denne frygtelige Ulykke mistede 572 af *Utopias* Besætning og Passagerer Livet, medens 24 af Besætningen og 292 af Emigranterne blev frelst. Dette sidste skyldtes hovedsagelig den Omstændighed, at de tappert og uden Betænkning kastede sig i Bølgerne eller kravlede op i Rigningen og klamrede sig til denne, indtil Hjælpen kom.

Der knyttede sig flere mærkelige Tilfælde til denne Ulykke, et af de mærkeligste er bevaret af et Øjenvidne:

Mellem 1. Klasses Passagerer var der et ungt Par, som befandt sig paa Bryllupsrejse. De var begge saa heldige at befinde sig paa Dækket, da Ulykken skete, og lidt efter, da det var givet, Skibet maatte gaa ned, sprang de begge overbord. Begge svømmede, men forgæves søgte de at holde sammen i den høje Sø og saaledes gik det til, at *han* blev optaget i en af de tililende Baade, bragt paa Hospitalet og derefter udskrevet som rask nogle faa Dage efter. Men ved Hustruens Død havde han mistet ethvert Ønske om at leve og vandrede derfor rastløs og fortvivlet omkring i Gaderne og ved Stranden. Da pludselig, som han drejede om et Hjørne, stod han Ansigt til Ansigt med en Kvinde, lige saa fortvivlet som han selv. Det var hans Hustru! Hun var bleven taget op af en anden Baad og sendt til et andet Hospital. Der berettes, at de, som saa Mødet mellem disse to Mennesker her paa aaben Gade, rørtes indtil Taarer ved at se den Gensynsglæde, som ufrivilligt og hjerteligt kom til Syne uanset, at Hundreder af Mennesker stod omkring.

---

*Stigende Handel med England. — Baade Import og Eksport forøget.*

I de første syv Maaneder af 1928 har Danmark ialt eksporteret for 931,8 Mill. Kr., hvoraf 63,7 Mill. faldt paa Reeksporten. I de tilsvarende Maaneder af 1927 androg de tilsvarende Tal henholdsvis 883 og 58 Mill. Kr., og der har saaledes været en Fremgang paa henved 50 Mill. Kr.

Til Storbritannien, der er vor største Kunde, udførtes der (inklusive Reeksporten) for 499,1 Mill. Kr. i 1927 (Januar—Juli) og for 516,2 Mill. Kr. i de tilsvarende Maaneder af 1928, væsentlig fordi Værdien af Landbrugseksporten — dog ikke af Æg — var større i indeværende Aar end i Fjor.

Imidlertid viser den danske Statistik ogsaa en Fremgang i *Indførslen* fra Storbritannien. Ialt indførtes der i Januar—Juli 1928 for 1000,4 Mill. Kr. mod for 936,5 Mill. i den samme Periode af 1927, og Indførslen fra England steg fra 119,3 til 133,5 Mill. Kroner.

Eksporten til Storbritannien er saaledes teget med 17 Mill. Kr., medens Importen fra Storbritannien er forøget med ca. 14 Mill.

Stigningen i Importen af Varer fra England falder bl. a. paa Uformalet Korn, Foderstoffer, Kolonialvarer, Manufakturvarer af Uld, Talg, Olie, Kautsjuk, forskellige Plantestoffer, Raat Jern og andre raa Metaller og groft bearbejdede Varer heraf, samt paa Gruppen Vogne o. l., Maskiner, Instrumenter og Ure. Derimod er der en betydelig Værdi-Nedgang for mineralsk Brændsesstoffer — fra 32,5 til 25,6 Mill. Kr.

*Brand paa Havets Overflade. — Skib paa Flugt for den brændende Olie.*

I en Inddæmning af Havnen ved Constanza opstod der som Følge af en uforsigtigt henkastet Cigaret Brand i nogle Olierester, der flød paa Havets Overflade. Den saaledes opstaaede Ild blev drevet henimod den spanske Damper »Hermes«, som det ganske vist lykkedes at slæbe ud af Farezonen, men som ikke desmindre led Skade til et Meløb af 10 Mill.



*Stenen i Rønne Havn.*

Det engelske Rederi »Clyde Commercial Steamships« Lmt., Glasgow, havde ved Østre Landsret anlagt Sag mod Rønne Købstads Byraad paa Rønne Havns Vegne og krævet en Erstatning paa 529 Pund Sterling.

Den 9. September 1926 forlod Damperen »Seaside« Rønne, men paa Vej ud gennem Havneløbet ramte det ene Skrueblad en stor Sten, der laa i Løbet. Rederiet hævdede, at der var sket Skade paa saavel Skrueblad og Maskine som Ror og mente, at Havnen maatte være ansvarlig for Havariet.

Ved Dommen forleden fandt Landsretten det imidlertid ikke tilstrækkelig godtgjort, at Skruen har ramt Stenen, eller at de omtatle Skader skyldes et Uheld i Rønne Havn, ligesom de Indstævnte ikke ses at have gjort sig skyldige i noget erstatningsforpligtende Forhold med Hensyn til den bemeldte Skade. Retten finder, at en Uddybning af Løbet, der netop var foretaget, var sket paa en fuldt forsvarlig Maade. Rønne Byraad blev derfor frifundet og fik tildelt 500 Kr. i Sagsomkostninger.

*Ny Navigationsdirektør. — Kommandør V. L. Lorck konstitueres i Embedet.*

I Foraaret fyldte Navigationsdirektør C. Neergaard 70 Aar og fratræder nu Embedet paa Grund af Alder fra Udgangen af indeværende Maaned. Samtidig har Ministeriet for Industri, Handel og Søfart udtalt sin bedste Paaskønnelse af hans fortjenstfulde Varetagelse af Navigationsdirektør-Embedet. Ministeriet har derefter konstitueret fhv. Kommandør i Flaaden V. L. Lorck som Navigationsdirektør fra 1. Oktober.

Kommandør Victor Lorenz Lorck er født 1871 i Kjøng, Søn af Overlæge i Hæren, nu afdøde Etatsraad L. Lock og Hustru, født Kemp. Som sin Oldefader, Kaptajnløjtnant Lorentz Lorck, valgte han tidlig Marinevejen, blev 1893 Løjtnant og i 1898 Premierløjtnant i Flaaden, avancerede i 1909 til Kaptajn og udnævntes i 1920 til Kommandør, men tog samme Aar sin Afsked.

Blandt de mange smukke og ansvarsfulde Hverv, Kommandør Lorck beklædte under sin trediveaarige Tjeneste i Marinen, skal her kun nævnes, at han i en Aarrække var en afholdt og stærkt respekteret Lærer ved Søværnets Officedsskole, beklædte i Aarene 1903—13 Stillingen som Chef for Flaadens Stabs 1. Afdeling og derpaa i et Par Aar Chef for Fiskeriinspektionen i danske Farvande. Under Sikringsstyrkens Indkaldelse var han Stabschef ved henholdsvis 1. og 2. Eskadre og senere Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram«. Da han i 1918 var Chef for Inspektionsskibet »Islands Falk«, var han Danmarks Repræsentant ved Festlighederne i Reykjavik, da Island anerkendtes som selvstændig Stat. Efter sin Hjemkomst blev han Chef for Søværnets Officersskole, var en Overgang Marineattaché ved det danske Gesandtskab i London og i Sommeren 1919 Chef for Kongeskibet »Dannebrog«. For to Aar siden udnævntes Kommandør Lorck, der nyder stor Anseelse som en højt begavet, indsigtsfuld og repræsentativ Søofficer, til Medlem af Eksamenskommissionen for Navigationsundervisningen.

*Overfald paa en Damper.*

En Damper, der for kort Tid siden ankom til Tsuruga, meddelte, at Damperen »Toshin Maru« paa 7410 Tons og 40 Mands Besætning var i Færd med at losse i en Havn Øst for Vladivostock, da der opstod Strid mellem Fyrbøderne og de kinesiske Kulier. Disse fik Hjælp fra Land, og trods Besætningens fortvivlede Forsvar blev Skibet plyndret. Tre Mand af Besætningen og to Kulier blev dræbt, medens den øvrige Besætning blev slæbt i Land og taget til Fange.

Havnen ligger 20 Timers Sejlads fra Vladivostock, og da hele Besætningen blev slæbt i Land, har man ikke kunnet komme i Forbindelse med den. Foruden de fem, der blev dræbt, skal elleve være blevet alvorlig saaret, medens to Mand savnes. Rederiet har nu truffet Foranstaltninger til at faa Besætningen befriet.

*Røgning af Skibe.*

Det engelske Board of Trade har udsendt et Cirkulære til britiske Skibsførere angaaende Fumigering af Skibe ved Hjælp af Hydrogen Cyanide og fremhæver heri stærkt den Fare, der er forbunden med en saadan Fumigering, der kun bør foretages af Personer, der er fuldt fortrolig med denne Gasart og med de Forsigtighedsforanstaltninger, der maa træffes. — Advarsels-Opslag ved alle Nedgange indskærpes, en stærk Ventilering er paakrævet, og Prøve af, hvorvidt Gassen er forsvundet, kan foretages ved Mus eller Rotter i Bur, som føres ned i Lasten, medens Køjeklæder maa bankes i fri Luft, ligesom man maa forvisse sig om, at Kahytter og Kamre er fuldstændig fri for Gas. Selv et kort Ophold i gasfyldt Luft kan være skæbnesvangert, og der gives Anvisning paa, hvorledes den første Hjælp ydes under Forgiftningstilfælde.

*En Følge af Blokaden. — De hamborgske Rederier har vundet Indpas i Finland.*

Da Lyngsies Blokade i Anledning af den finske Havnestrejke blev hævet, meldte sig straks Spørgsmaalet, om Blokaden allerede havde sat sig Spor af Varighed for dansk Forretningsvirksomhed. En kendt dansk Forretningsmand i Helsingfors, Direktør Valdemar Petersen, Nordisk Kaffekompagni, besvarer dette Spørgsmaal om Blokadens Følger saaledes:

Tyskerne har hidtil været udelukket fra at fragte til finsk Marked paa Grund af en bestaaende Aftale, hvorved dette Marked indehaves af skandinaviske Rederier. Men de fleste Hamborgrederier har brudt Aftalen og har i Stilhed nedsat Fragterne. Selv om det kun er nogle Shillings, er det af Betydning for store Partier; særlig paa Kaffe mærkes det meget, saa brasiliansk Kaffe kommer for Fremtiden over Hamborg.

*Dampskibsrekord.*

Cunard-Linjens Damper »Mauretania« har sat en ny Rekord for transatlantiske Dampere, idet den har tilbagelagt Rejsen fra New York til Plymouth i Løbet af 5 Dage 6 Min. Den officielle Tid fra New York til Eddystone Fyret var 4 Dage 23 Timer 10 Min. Det er den tredie Rekord, »Mauretania« har sat i Løbet af de sidste 3 Maaneder.

*Svenske Søsætninger.*

Paa Eriksberg er søsat Tankmotorskibet »Dalfonn« paa 13,000 Tons og 494 Fod langt, bestemt til Rederiet »Dalfonn« i Stavanger. Tankinddelingen er hovedsagelig som i de andre Skibe af samme Størrelse, og Hovedmaskineriet bestaar af to Motorer bygget under Licence af Burmeister & Wain, udviklende 4500 ind. HK. ved 125 Omdrejninger pr. Minut.

Ved Oskarshamn Verkstad er søsat det til Rederiet Ferm byggede Fragt-Motorskib »Fermioa« paa 6500 Tons. Skibet faar en Dieselmotor paa 2300 ind. HK., og Farten bliver 11 Knob paa Last. Det skal være færdigt i Slutningen af November iaar.

*Schichau-Værftet.*

En Reorganisation af Schichau Værftet har fundet Sted, og Foretagendet er nu et Andelsselskab, hvori den tyske og den prøjsiske Regering har Interesser. Værftet er nu bedre situeret end Elbing Værftet, da det kan bygge Skibe af alle Størrelser, medens Danzig Værftet, der tidligere byggede Krigsskibe, nu bygger mindre Fartøjer til Kystfart etc. Mellemstore Skibe er bygget i Elbing, de største er Motorskibe til Rederiet Horn paa 4200 Tons hver; og dette er de største Skibe, som man overhovedet kan bygge i Elbing paa Grund af Vanddybden i Floden.

Værfternes Aktivitet har været ret stor i de sidste Aar. Der blev i 1924 søsat 18,839 Tons, i 1925 ialt 11,624 Tons og i 1927 ialt 30,501 Tons, og gennemsnitlig falder 90 pCt. heraf paa Schichau Værftet.

Dette Aar bliver et Rekordaar, thi foruden »Magdalena«, et til Hamborg—Amerika Linien søsat Motorskib, er 40,000 Tons sat i Vandet, og man venter at komme op paa 50,000 Tons iaar. Ogsaa det tidligere Orlogsværft, Danzig Værftet, har god Beskæftigelse, da man har faaet Bestillinger fra baade norske og hollandske Rederier.

*Havariliste.*

Den 4. September. Damper Thrushfield grundstødt i Annan Floden.

Den 8 Sept. Chilensk Damper »Maule« totalt forlist ved Columbine Point.

Den 10. Sept. Bugserfartøj »Albert« sunket i Howe Sound.

Den 11. Sept. Hvalfangerfartøj »Pepita Maura« grundstødt paa Gready Island, Labrador, antagelig total Forlis.

Den 12. Sept. Skonnert »Bessie Wilson« grundstødt i Hermitage Bay, antagelig total Forlis. — Skonnert »Pleiades« paa Land ved Cowhead, Bonne Bay.

Den 14. Sept. Svensk Skonnert »Anny« strandet ved Norrskär. Total Forlis. — Amerik. Damper »Edith« grundstødt ved St. Juan P. R. — Skonnert »C. Maud Gaskill« forlist paa Turks Island. — Skonnert »William Naugler« forlist paa Turks Island.

Den 15. Sept. Amerikansk Færge »Monroe County« ødelagt af Ild. — Svensk Damper »Torne« grundstødt ved Germundsø. — Norsk Damper »Varild« grundstødt ved Siglunes.

Den 16. Sept. Damper »Lillian« grundstødt ved Puerto Plata, San Domingo.

Den 17. Sept. Tankskib »Oliva« paa Land fire Sømil Vest for Pladdo.

*»Hi-Hi« i Antwerpen.*

Efter at Olympiaden var forbi, stod Dir. Vett med »Julnar« gennem Nordsøkanalen ud i Hoofden og videre til Antwerpen, medens »Hi-Hi« blev slæbt indenskærs gennem Kanalerne. Grosserer P. Schlütter deltog i Turen ombord i »Julnar«. Modtagelsen i Antwerpen var ovenud til Hæder for Sølvmedaillevinderen. — Under Opholdet i Antwerpen deltog »Hi Hi« i en Seksmetermatch sammen med flere hollandske og belgiske Seksmetere. Sejladserne foregik paa Schelden. Der startedes med Strømmen, og da Vinden som Regel trak sig med Strømmen, var det mest rumskøds. Der manøvreredes med Spiler og Ballon, men det gjaldt om Stedkendskab m. H. t. Strøm og Vindforhold.

Efter første Løb, der sluttede efter en Sejlads over en 16 Sømil lang Bane, spistes der Frokost, og naar Strømmen atter var vendt, startedes paany, nu den modsatte Vej. Resultatet af de to Løb blev saa lagt sammen og bestemte Præmietagerne.

Sidste Dag var der frisk Luft, og der blev et 10 Min. Kryds, hvad der straks bragte »Hi Hi« frem paa Nr. 1 Pladsen fra Nr. 4.

Præmieuddelingen foregik paa Raadhuset, og »Hi Hi« indkasserede 3 pæne Sølvbægere.

*Britiske Sejlskibsrederes Aarsrapport.*

De britiske Sejlskibsrederes Forbund har udsendt Aarsberetningen, og heri gives først en Oversigt over Fragtmarkedets Stilling i det sidste Aarstid, og der siges, at den noget større Efterspørgsel efter Tonnage mere end opvejes af den store nybyggede Tonnage. Derfor var den oplagte Tonnage i Storbritannien større i Juli iaar end i Juli ifjor, nemlig henholdsvis 495,866 Tons Netto imod 420,164 Tons.

Verdens Sejlskibstonnage viser stadig en betydelig Tilbagegang, og i de sidste 12 Maaneder er den reduceret med 130,362 Brutto Tons. Der er i Verden ca. 1 Million Sejlskibstons tilbage og heraf i Storbritannien 18,400 Tons.

Forbundet har modarbejdet visse Havnemyndigheders Erklæringer om Ansvarsfrihed overfor Skader, som skyldes Havnens Tilstand. Endvidere har der været arbejdet for bedre Certepartiformer, for lavere Havneafgifter og mindre Lodsafgifter.

For Tyne og Blyth er opnaaet en Reduktion af 10 Points i Lodspengene og for Bristol, Clyde, Cork, Liverpool og Llandly er Forslag om Nedsættelse af Lodspengene under Overvejelse.

Om Indførelse af den nye Rorkommando findes følgende Bemærkning: Komitéen finder, at der kan siges meget i Favør for den foreslaaede Forandring af Rorskommandoen, forudsat at Ordene »port« og »starboard« ikke skal bruges.

Komitéen har intet at indvende mod Anvendelsen af Ordene »left« og »right«.

*Paa given Foranledning*

henleder Udenrigsministeriet Opmærksomheden paa, at danske Varer, der indføres til Tunis og Fransk Marokko, ikke behøver at være ledsaget af Oprindelsescertifikat.



# Admiral Nelson

## og hans blinde Øje.

Admiral *Nelson,* som var med i Slaget paa Reden 1801 og havde Del i Kommandoen ved Angrebet, faldt som bekendt i 1805 i Søslaget ved Trafalgar. Om denne Søhelt har der selvfølgelig dannet sig en hel Samling af Legender, men selv i England regnes den *sandfærdige* Historie om Kikkerten og det blinde Øje for den bedste.

Lord Nelson, som havde deltaget i flere Træfninger og Slag, havde mistet højre Arm og det ene Øje, og denne sidste Mangel var det han benyttede sig af, da der blev hejst Signal om at indstille Kampen.

Situationen var følgende: *Nelson* befandt sig ombord paa *Elefanten,* og Danskerne havde gjort det saa hedt for Englænderne, at der endnu ingen tilsyneladende Løsning var. Da gik et Skud igennem *Elefantens* Stormast, og en Regn af Splinter dryssede ned over dem. Nelson henvendte sig til Kapt. Stewart og sa'e:

»Det gaar varmt til! Det er et haardt Arbejde, vi er ude paa. Ja, det kan jo endda hvert Øjeblik være, at denne Dag bliver Deres eller min den sidste.«

Lidt efter tilføjede han saa:

»Men det vil jeg sige, at jeg vilde alligevel ikke være andre Steder end netop her.«

Kaptajn *Stewart,* som var hos Nelson hele Tiden, beretter derefter:

Da Signalet No. 39 blev hejst ude paa Overkommandoens Admiralskib, meddelte Signal-Løjtnanten det til Nelson. Denne fortsatte sin Gang og tog ikke Notits deraf. Da Løjtnanten ved næste Omdrejning atter mødte Admiralen, spurgte han, om han skulde svare, at man fulgte Ordren.

»Nej,« svarede Nelson, »bare kvitter for, at vi har observeret det.«

Da Løjtnanten derefter løb op Poopen, raabte Nelson efter ham:

»Er Signal Nr. 16 (Signal for haardt Angreb tæt paa) stadig hejst?«

Da Løjtnanten svarede bekræftende, udbrød Nelson:

»Saa bryd Dem ikke mere om det.«

Han vandrede nu op og ned ad Dækket stærkt ophidset, hvilket altid kunde ses deraf, at han bevægede Stumpen af sin højre Arm. Efter et Par Omgange over Dækket kom han over til mig og spurgte hurtigt:

»Kan De se, hvad der er hejst ombord hos Overkommandoen? Er det Nr. 39?«

Og da jeg spurgte ham, hvad det skulde betyde, svarede han:

»Hvad andet end at holde inde med Skydningen.«

»At holde inde, nu!« gentog han med et Skuldertræk. »Nej, ikke jeg!«

Jeg tror desuden han sagde til Kaptajn *Foley:*

»De véd jo nok, Kapt. *Foley,* at jeg har *kun* eet Øje, altsaa har jeg Ret til at være blind engang imellem.«

Og derefter satte han med det Lune, som var ham egent, Kikkerten for det blinde Øje og udbrød:

»Jeg kan virkelig ikke se noget!«

— — —

Der har selvfølgelig været Spørgsmaal om dette Intermezzo, som om alle den Slags. Forskellige Skribenter har hævdet, at denne Fremstilling ik-

ke var rigtig og, at Nelson egentlig ikke viste sig ulydig mod Ordren. Man støtter det paa den Antagelse, at Signalet 39 ikke var hejst som Ordre, men kun for at give Admiralen Lov til at trække sig ud af Kampen, hvis han ønskede det. Yderligere skulde Overadmiralen have sendt Kaptajn *Otweg* med den Besked. Professor *Knax Loughton,* som var *Nelson-Ekspert* hævder, at *Nelson* udelukkende forstod Signalet som en Tilladelse og ikke som Ordre. Den lille Pantomime havde kun været en Spøg.

Men dette vil Kaptajn *Mahan* i sine Memoirer »Life of Nelson« ikke anerkende. Og det er jo ogsaa klart, at inden *Otweg* med sit Budskab naaede *Elefanten,* var jo dog selve Signalet hejst. Nelson selv sagde ogsaa nogle faa Timer efter Slaget:

»Well! Jeg har maaske kæmpet mod Ordren, og maaske bliver jeg hængt for det. Men hvad saa, lad dem bare!«

---

*Stor Samling til det engelske Søfartsmuseum.*

Macphersons store Samling af Billeder, Malerier, Stik, Atlanter o. s. v. angaaende Skibs- og Søfartsvæsen, som takket være Sir James Cairds Pengegave er blevet reddet for England og i Juni blev indkøbt til Staten, vil blive anbragt i det National-Maritime Museum, som skal indrettes i Queens House i Greenwich. Den indeholder over 12,000 Numre, og dens Værdi anslaas til 138,231 Pund Sterling. En Bestyrelse, den samme (foruden Sir James Caird), som skal varetage Museets Interesser, med Repræsentanter for Regeringen og Society for Nautical Research, er nedsat, men der mangler endnu Penge til at ansætte en Direktør. Et fuldstændigt Katalog er under Forberedelse. En hel Del af Samlingens Billeder er blevet gengivet i en Række illustrerede Bøger om Søfart fra de sidste Aar.

*Til Lettelse for den polske Eksport til det fjerte Østen*

paatænkes det at slutte en Overenskomst med et norsk Rederi om Oprettelse af en direkte Linie Gdynia—Indien samt fra Gdynia til Japan, Kina og Vladivostock.

*Svensk Rederisammenslutning.*

Rederi A.-B. »Roslagen« og Rederi A.-B. »Bredablick«, begge i Stockholm, med allerede hidtil fælles Bestyrelse, er blevet sammensluttet, idet sidstnævnte overlader alle sine Aktiva, 931,740 Kr., med Undtagelse af 28,000 Kr. som anvendes til Dividende for 1927, til Roslagen, som forhøjer sin Aktiekapital fra 1,04 til 1,74 Mill. Kr. De nye Aktier tegnes af Bredablick.

*Flaadekompromiset faldt. — Det engelske Indtryk af Briands Tale.*

Briands Tale i Genève har i England vakt den Følelse, at den fransk-engelske Flaadeoverenskomst nu er faldet til Jorden paa Grund af den Modstand, den har mødt fra amerikansk og italiensk Side. Det menes imidlertid, at der vil blive stillet Forslag om en anden Basis for Nedrustningen, da man i Amerika paa Grund af det forestaaende Præsidentvalg ikke kan blive staaende ved en blot negativ Kritik overfor de Nedrustningsforslag, der fremkommer. Hvis der ikke bliver gjort noget nyt Forsøg i Retning af Nedrustning, vil de europæiske Stater blive Skive for Tysklands Kritik over, at de bryder en af de vigtigste Paragrafer i Versailles-Traktaten.

*Kollideret med en Hval. — Dyret lagde sig paatværs af Skøjten.*

En Motorskøjte, der forleden indkom til Stavanger, har mellem Færøerne og Shetlandsøerne haft en Kollision med en stor Hval. Hvalen svømmede i Begyndelsen foran Skøjten, men lagde sig pludselig lige foran den og lod den løbe paa.

Skøjtens Kaptajn fortæller, at Hvalen langsomt sank til Bunds efter Sammenstødet; han antager, at den fik brækket Rygraden ved Sammenstødet.

*Reduktion i Verdensflaaden. — Aarets første Kvartal.*

Lloyds Register meddeler nu, at der i første Kvartal forliste og kondemneredes 98 Dampere og Motorskibe med 119,218 Brutto Tons og 19 Sejlskibe med 13,862 Tons. I det foregaaende Kvartal mistedes henholdsvis 142,369 Tons og 23,177 Tons.

Der ophuggedes tillige 102 Dampere og Motorskibe med 252,034 Tons og 8 Sejlskibe med 14,171 Tons. Ialt var Reduktionen af alle Handelsflaader i Verden saaledes 200 Damp- og Motorskibe med 371,252 Tons og 27 Sejlskibe med 28,033 Tons. Ialt ca. 400,000 Brutto Tons.

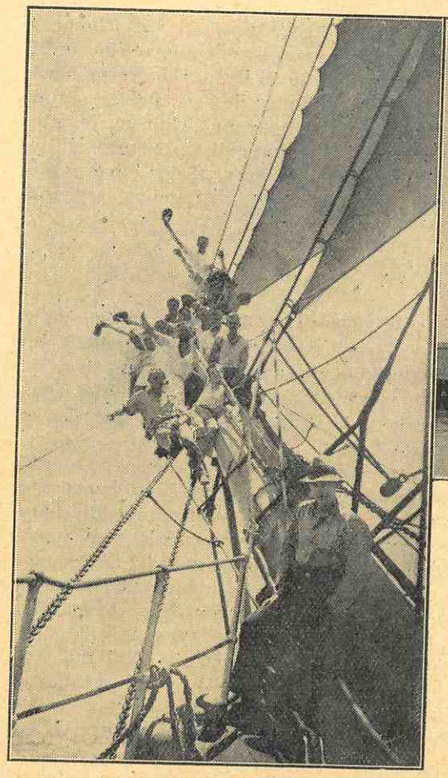
Den højeste Tabsprocent har Japan med 0,74 Procent af Damp- og Motortonnagen. Derefter kommer Frankrig med 0,44, Italien og Grækenland hver med 0,36, Sverige 0,34, Norge, 0,32, Spanien 0,23, Britisk Dominions 0,21 og Tyskland 0,11 Procent.

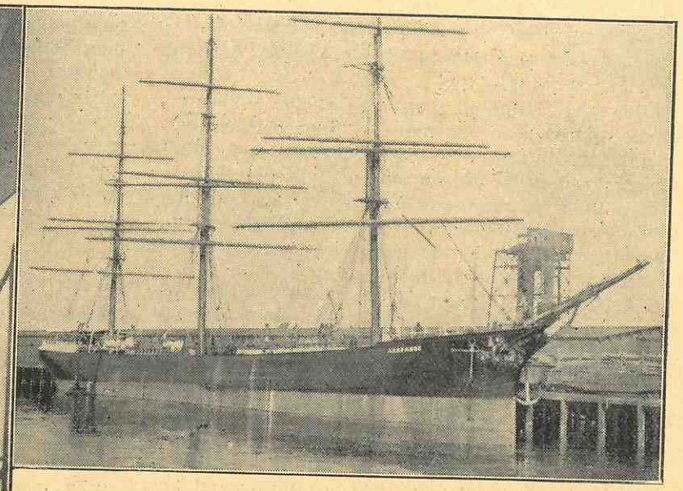
Den højeste Tabsprocent for Sejlskibe havde De Forenede Stater med 1,36 Procent.

*Kaptajnens Krav om Hyre blev anerkendt.*

Kaptajn N. E. Fisker, Turø, var ansat som Fører af Motorssejlskibet »Agathe«, men blev afskediget, da Rederiet traadte i Likvidation. Kaptajnen enedes med Rederne om en Afregning paa 800 Kr., men Banken ønskede ikke at udbetale dette Beløb, idet man mente at have et Modkrav paa Kaptajnen, dels for en Motorreparation i England og dels for daarlig Pasning af Skibet. Kaptajnen anlagde derefter Sag imod Rederiet og krævede ca. 2500 Kr., beregnet efter en maanedlig Hyre af 200 Kr. med 3 Maaneders Opsigelse plus en Kaplak af 3 pCt. af Bruttofragten, opgjort efter Sølovens Regler til dobbelt Styrmandshyre. Sagen har været procederet ved Østre Landsret, hvor Kaptajnen i Gaar fik tildelt 2306 Kr. og 300 Kr. i Sagsomkostninger.







# Et Par Billeder fra ISLAMOUNTH

Matros *Jørgensens* raske Skildringer her i Bladet har vakt almindelig Interesse, og dennegang har han ovenikøbet tænkt ind i Fremtiden og paa Kammeraterne, idet han som før nævnt slaar til Lyd for den Tanke, at lade uddele et Erindringstegn til de Søfarende, som har deltaget i Krigen. Han gør gældende, at dette Ønske deles af mange Søfarende.

Ovenstaaende Billeder, der stammer fra hans Beretning om *Islamounth,* kunde staa som en passende Vignet til hans Tanke. Et kraftigt Hurra vilde hilse en saadan Erindringsmedalje.

---

*Drømmen om Tønder som Havnestad. — Planerne er foreløbig skrinlagt.*

I Forbindelse med de store Afvandingsarbejder i Marsken ved Tønder er der dukket Planer frem om at faa Vidaaen, der fra Tønder fører gennem Marsken ud til Havet, uddybet saaledes, at den kunde besejles af større Skibe.

Der er udarbejdet et Projekt af Ingeniør Ulrik Petersen, men det viser sig, at en saadan Plan bliver for kostbar at gennemføre. Det er nemlig ikke alene en Uddybning af Aaen, men ogsaa en Ombygning af Slusen ved Højer, der maa foretages, og skønsmæssigt vilde et saadant Arbejde komme til at koste ca. 2 Mill. Kr., en Kapitalanbringelse, der ikke kan forrente sig.

Dertil kommer, at Sejlløbet maatte stoppe op allerede ved 4 km fra Tønder By, da baade Vej og Jernbanebroer ligger i Vejen for en videre Fremføring.

Nogen Uddybning af Vidaaen finder der dog Sted i Forbindelse med Afvandingsarbejderne, og der vil fra næste Foraar kunne regnes med en normal Vandstand i Aaen paa godt 2 Meter — en Forøgelse af Dybden paa 1 Meter. Mindre Fartøjer vil kunne passere Slusen og sejle 15 km op ad Aaen, men her spærrer Broerne, og de sidste 4 km, der er igen for at naa Tønder By, maa Trafiken gaa over Land.

*Rotterdam Havn.*

For 600 Aar siden var Rotterdam et lille Fiskerleje, men efterhaanden og først gennem mange Aar udviklede Rotterdam sig til en Havn af største Betydning. I 1826 byggedes New Watermay af hollandske Ingeniører, og man fik derved en direkte Forbindelse mellem Rotterdam og Nordsøen, saaledes at Skibe paa indtil 9½ Meters Dybgaaende kunde gaa op til Rotterdam. Bygningen af Kanalen gik gennem store Sandstrækninger, hvor Jordbundens Beskaffenhed lagde mange Hindringer i Vejen for Arbejdet, men Ingeniørerne overvandt alle Vanskelighederne.

Efter Kanalens Aabning begyndte Rotterdams store Udviklingsperiode, hvilket ses af Befolkningens Tilvækst. I Aaret 1800 havde Byen 53,000 Indbyggere, i Aaret 1900 var Befolkningen steget til 320,000 og i 1928 til 580,000 Personer.

*Fremtidens Staalskibe skal svejses. — Skibene bliver stærkere og 20 pCt. lettere end ved den hidtil anvendte Nittemetode.*

Der gaar næppe en Dag, uden at der dukker nye Konstruktioner op paa Skibsbygningens Omraade. I Sammenhæng med Bygningen af den meget omtalte Panserkrydser melder nu om en ny Metode, der for første Gang vil komme til Anvendelse paa dette Fartøj, og som betyder en Omvæltning inden for Skibsbygningen. Hidtil har man sammenføjet de enkelte Plader i Skroget saavel som Køl og Spanter o. s. v. med Nittenagler. Denne Metode var ikke blot dyr, men medførte ogsaa en Forøgelse af Skibets Vægt. Marineværftet i Wilhelmshafen, der besidder et af de største Svejseanlæg i Europa, har nu tilendebragt flere Aars Forsøg med det Resultat, at den nye Krydser vil blive bygget uden Anvendelse af en eneste Nittenagle og i Stedet svejses sammen Plade til Plade, Køl til Spanter o. s. v. Bygget efter dette nye System vil Skibet komme til at veje 20 pCt. mindre, end hvis det var nittet. Følgen bliver, at Skibet kan tage saa meget større Kvantum Kul eller Olie om Bord, hvorved dets Aktionsradius forøges væsentligt.

*Spansk Skibsfart. — Statshjælp til Skibsbygningen.*

Det norske Generalkonsulat i Bilbao har til en Medarbejder af »Norges H. og S. T.« udtalt sig om Skibsfartsforhold i Spanien, hvor man har mange Vanskeligheder at kæmpe med, da Skibene for en stor Del er meget gamle og følgelig uøkonomiske i Drift.

Den spanske Handelsflaade udgør med sin 1,152,470 Netto Tons kun 1,79 pCt. af Verdenstonnagen, og i 1927 havde Spanien kun 55 Skibe paa 4000 til 10,000 Tons; paa over 10,000 Tons fandtes kun fire og paa over 15,000 Tons ingen. Af Motorskibe havde man 40,927 Tons og af Tankskibe 30,602 Tons. Paa Grund af de faa Nybygninger, som finder Sted paa spanske Værfter, har de lagt sig efter Bygning af Jernbanevogne og Lokomotiver etc.

I Betragtning af den vanskelige Tilstand, hvori den spanske Skibsbygnings-Industri befinder sig, ønsker man stadig, at Staten vil træde hjælpende til.

Der er nu indsendt et Forslag til Regeringen om Bygning af en Række Skibe paa tilsammen 650,000 Tons for at bøde paa Tonnagemangelen, samt for at man skal benytte spanske Skibe, som skal bringe Klipfisk og Kul til Spanien samt eksportere Artikler som Frugt og Vin.

For Øjeblikket yder Staten en Støtte til den nationale Skibsbygning paa 8 Millioner Pesetas pr. Aar. Forslaget gaar ud paa, at Skibene skal bygges i Løbet af fire Aar, og Statens Hjælp foreslaas forhøjet til 32 Mill. Pesetas aarlig. Den gennemsnitlige Hjælp er nu 320 til 350 Pesetas pr. Ton, og man vil derfor for at kunne bygge de 650,000 Tons behøve en Statshjælp paa 132 Millioner Pesetas.

Uden Støtte fra Statens Side er det umuligt at bygge Skibe, som kan konkurrere med Udlandet. Landets største Rederi, Sota y Aznar, har derfor set sig nødsaget til at bestille tre nye Skibe i Udlandet. Ogsaa et andet stort Rederi har maattet bygge et stort Passagerskib paa udenlandsk Værft.

For at større Skibe skal kunne anløbe Bilbao, vil man nu gaa i Gang med Bygning af en ca. 3 Kilometer lang Kanal, som vil gøre det muligt for Skibe indtil 10,000 Tons at gaa helt op til Byen. Udgifterne hertil vil beløbe sig til 30 Millioner Pesetas. Det Areal, der skal bruges, vil koste et lignende Beløb, og Bygningen af de nødvendige Varehuse vil koste andre Millioner. I Forbindelse med Kanalen vil der blive bygget en Jernbane, som skal knyttes til Landets Jernbanenet.

*Skibsfart paa Litauen. - Ifjor ankom 73 danske Skibe.*

Konsulatet i Memel meddeler, at Memel i 1927 blev anløbet af 810 Skibe med ialt 430,522 Netto Reg. Ts., samt af 10 Lægtere. Der ankom 205,169 tyske Tons, 64,877 britiske, 51,413 danske, 38,307 svenske og 25,774 franske Tons o. s. v.

Paa den faste Linie København—Memel ankom 22 Skibe paa tilsammen 10,670 Netto Tons, hovedsagelig med Stykgods. Desuden ankom fra forskellige danske Havne 8 Skibe med Cement, 3 Skibe med Superfosfat, 2 Skibe med Stykladning samt 20 Skibe uden Last. De over Memel ad Søvejen indførte Varer var hovedsagelig Kul, Kalksten, Cement, Superfosfat, Salt, Sten, Kridt, Petroleum, Sild og Stykgods.

Af de 807 udgaaende Skibe med 428,729 Netto Tons afgik til danske Havne udover de paa Københavns-Ruten afgaaede 22 Skibe 4 Skibe med Trælast, 1 Skib med Stykgods og 3 i Ballast. Over Memel udførtes hovedsagelig Trælast, Cellulose og Stykgods.

Den italienske Handelsflaade bestaar for Tiden af 1 Damper paa 757 Br. Tons. Fragtsatserne paa Memel har ifjor været saa lave, at de kun til Nød har dækket Omkostningerne.

Memel Havns Udvikling vilde faa et større Omfang, hvis Jernbaneforbindelsen med det Indre var direkte og ikke førte over Letland, hvorved Vareudvekslingen med Udlandet sker over Libau, Riga og Kønigsberg. Det ventes, at den direkte Forbindelse mellem Memel og Landets Indre i nær Fremtid bliver etableret.

*Den lange Slæbetur.*

Lloyds Signalstation ved Perim meddeler, at en Del af Singapore-Flydedokken slæbt af tre Bugserfartøjer passerede Perim den 18. September.

Bugseringen af den store Dok leder Tanken hen paa en Slæbning, der udførtes over en meget lang Distance, idet Damperen »Asloun« for 25 Aar siden udførte en hel Bedrift i denne Henseende.

Damperen »Waikoto«, der var paa Rejse fra London til New Zealand, forsvandt efter at have rundet Kap Det gode Haab. Der gik mange Uger, og man mente den forlist med Mand og Mus i Sydoceanets Storme eller maaske stødt paa et Isfjeld og sunket.

En skønne Dag dampede da »Asloun« ind i en Havn slæbende paa den rustrøde, havarerede »Waikoto«. Tusinder af Sømil blev den slæbt gennem de stormfulde Farvande, og Kul maatte af og til i Baadene føres over fra Havaristen til det andet Skib under dette spændende Drama til Søs.



*Vor Sejlskibs-Uddannelse. — En Ordning vedrørende Anbringelsen af de unge Mennesker, som vil tilsøs.*

Som bekendt har der i lange Tider været betydelige Vanskeligheder ved at skaffe Drenge, der vil tilsøs, Plads i Sejlskibe, hvor den naturlige Indledning til Sømandsuddannelsen foregaar. Vore Skoleskibe — Fuldskibet »Georg Stage« og 5-m. Barkskibet »København« — uddanner vel aarlig ca. 100 Drenge, hvoraf dog en Del forlader Søen igen (det tredie Skoleskib »Viking« har allerede i længere Tid været oplagt, og der foreligger iØjeblikket intet om Mulighederne for at faa det i Fart igen. Disse Skoleskibe kan dog ikke paa langt nær optage alle de unge Mennesker, der har Lyst til Søen; til »Georg Stage« melder der sig saaledes aarlig henved 200 Drenge, medens Skibet kun har Plads til 80. Et meget stort Antal Drenge, der har valgt Sølivet til deres fremtidige Gerning, er derfor henvist til at søge Hyre som Drenge i vore almindelige Sejlskibe, men ogsaa her har der vist sig Vanskeligheder ved at skaffe den fornødne Plads.

For at sikre at de vordende Sømænd og specielt de vordende Navigatører kan fa den fornødne Sejlskibsuddannelse har det vist sig nødvendigt at træffe særlige Foranstaltninger. »Dansk Søfarts-Tidende« omtaler i sit sidste Nummer de Bestræbelser, der for Tiden er i Gang for at afhjælpe Misèren. Det er navnlig indenfor »Den almindelige danske Skibsførerforening«, man har haft Opmærksomheden henvendt paa Forholdet, og Mulighederne for at afhjælpe Vanskelighederne har især været drøftet mellem de Bestyrelsesmedlemmer, der repræsenterer Sejlskibsgruppen.

De førte Forhandlinger synes nu at skulle bære Frugt. Afdelingsbestyreren i Marstal, har, efter hvad »Ærø Avis« meddeler, stillet et positivt Forslag om, at Skibsførerforeningen officielt tager sig af Sagen, og han foreslaar en Ændring, der gaar ud paa, at man til Stadighed skaffer ca. 50 Drenge Plads i forhaandenværende Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor.

Dette Forslag har fornylig været behandlet i et Bestyrelsesmøde i Skibsførerforeningen, hvor man hurtigt enedes om at nedsætte et Tomandsudvalg til at behandle Sagen og ogsaa i Forbindelse hermed udarbejde et Forslag til en Skrivelse til *Søfartsraadet*. Udvalget skulde have Forslaget færdigt saa betids, at det kunde blive behandlet paa et Bestyrelsesmøde ingen Udgangen af afvigte Maaned, og da Udvalget traadte sammen i Begyndelsen af Maaneden, menes der meget snart at kunne foreligge et Resultat.

Sagens videre Forløb vil blive fulgt med ikke ringe Interesse, ikke mindst indenfor Navigatørernes egen Kreds.

*D. F. D. S.'s nye Dieselmotorskib »C. F. Tietgen«, som ved Juletid indsættes i Farten København—Aarhus.*

For Tiden bygger D. F. D. S. et nyt Motorskib til Aarhusrutten, og ved Juletid bliver »C. F. Tietgen« antagelig sat i Fart. Dette Skib bliver det første af Aarhusbaadene, der faar indrettet En-Mands-Kamre, og for at Publikum allerede nu kan danne sig et Skøn over Passagerindretningen paa »C. F. Tietgen«, har D. F. D. S. udstillet et saadant Kammer paaTurist-udstillingen i Tivoli.

Af En-Mands Kamre vil der findes 19 om Bord i Skibet, medens største Delen af de øvrige Kamre vil være 2-Mands Kamre, der er indrettet paa tilsvarende Maade.

Kamret er meget rummeligt og komfortabelt, men samtidig opfylder det ethvert Krav, der kan stilles til Hygiejne og Properhed.

Køjerne er forsynet med »Vi-Spring«-Madrasser, de aabne Servanter er med rindende varmt og koldt Vand. Forhængene er holdt i lyse Farver.

Man har ved Opvarmningen af Kamrene i »C. F. Tietgen« indført et helt nyt Princip, der utvivlsomt vil vække Tilfredshed hos Passagererne. I hvert Kammer kan der ved Hjælp af et Ventilationsanlæg indblæses frisk Luft, men for at denne ikke skal virke som Træk, vil den i den kolde Aarstid blive forvarmet til en passende Soveværelses-Temperatur af ca. 10—12 Grader. Den yderligere Opvarmning af Kamrene kan efter Pasagerernes Ønske reguleres ved Hjælp af elektriske Varmeapparater, hvoraf der findes et i hvert Kammer. En Fordel ved de elektriske Varmeapparater, hvoraf der findes et i hvert Kammer. En Fordel ved de elektriske Varmeapparater, er, at de arbejder ganske lydløst, saaledes at Passagererne ikke bliver forstyrret af den Støj, der kan opstaa ved Brugen af Dampvarmeapparater.

Det maa bemærkes, at Belysningen i Kamrene er ganske overdaadig, idet der findes Lamper i Loftet og over det facetslebne Spejl, samt til hver Køje en Læselampe, der er afskærmet saaledes, at saafremt den ene Passager i et 2-Mands Kammer har Lyst til at ligge og læse, kan han gøre dette, uden at Læselampen skærer den anden Passager i Øjnene eller forstyrrer denne.

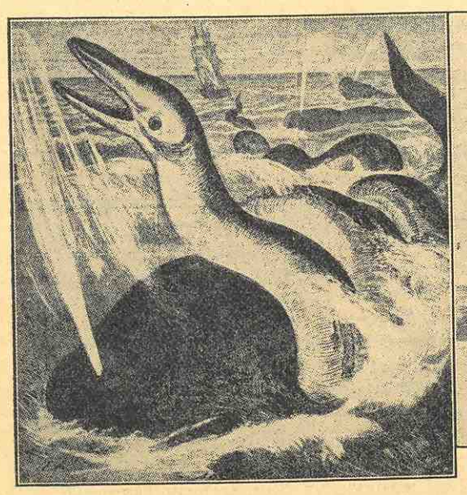
Der er saa ganske aabenbart taget alt muligt Hensyn til Pasagerernes Bekvemmeligheder, at Aarhusruten, hvis muligt, vil blive endnu mere populær hos det rejsende Publikum.

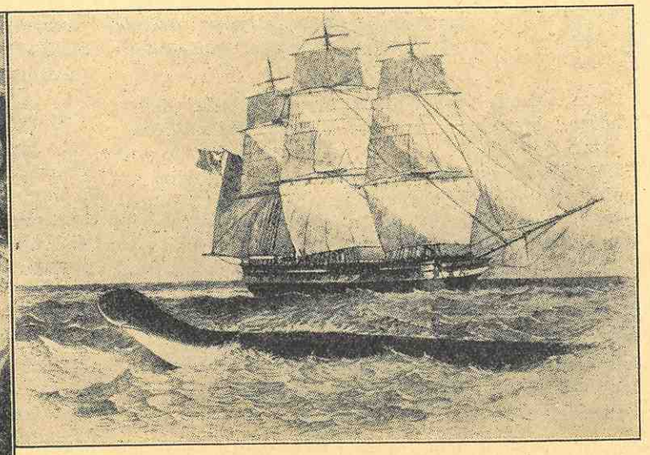
*Vikingen* skal senere fremkomme med en nærmere Beskrivelse af »C. F. Tietgen«.

*En Damper paa 60,000 Tons. — White Star« vil bygge Verdens største Oceanbaad. — »Cunard« følger efter.*

»White Star-Linjen« meddeler, at det nye Skib, der bygges for den i Belfast, skal være paa 60,000 Tons, og altsaa bliver langt den største Oceanbaad i Verden, 4000 Tons større end »Majestic« og 6000 Tons større end »Leviathan«. Skibet vil komme til at koste omkring 6 Mill. Pund Sterling. Kølen lægges nu paa Harland & Wolffs Værft i Belfast, og der menes at ville gaa omkring tre Aar, før Skibet er fuldt færdigt. Dets Navn bliver antagelig »Oceanic«, et Navn, der har Tradition indenfor Selskabet, idet det allerede har været baaret af to af dets Skibe, deriblandt dets allerførste.

Ogsaa »Cunard«-Linjen vil bygge en ny Kæmpedamper, og har indhentet Tilbud fra forskellige Værfter, men endnu ikke bestemt sig.





# Søslangen.

Søslangen plejer at dukke op i Sommertiden — i Avisernes Spalter —, men i Aar har Sommeren dels været for kold, og dels har Begivenhederne paa Havet staaet i den forulykkede Nordpolsekspeditions Tegn.

Men nu er Søslangen her og et Par Ord vil være paa sin Plads.

Allerede hos *Olavus Magnus* 1555 omtales et Uhyre med en Længde af 1½ Mil, og talrige Beretninger fra Søfolk har holdt Troen paa Søslangen vedlige. Imidlertid har man aldrig ved Havundersøgelser fundet Skeletrester eller andet, som kunde understøtte Teorien og Søslangen, saa Videnskaben er nærmest tilbøjelig til at afvise Tanken om Tilstedeværelsen af et saadant Dyr. Man maa antage, at der foreligger optiske Bedrag, og det er muligt, at Flokke af Hvaler, Delfiner, store Blæksprutter eller visse ejendommelige Fiskeformer kan have givet Anledning til Fejlsyn.

Imidlertid er det givet, at Fortidens Have maa have rummet højst mærkelige og ligeledes kæmpemæssige Øgle- og Fiskeformer, og da der i de senere Tider af Videnskabsmænd og andre fuldt ud troværdige Personer, er indsendt Beretninger om højst uforklarlige Dyreformer, maa Spørgsmaalet stadigt siges at staa aabent — og vente paa sin endelige Løsning.

De her gengivne Billeder stammer fra Tiden omkring 1870. Det er Tegninger udførte af *Chaplain* ombord i H. M. S. *London* og senere bekræftet af Kaptajn *Drevar, Pouline* 1875.

---

*Telegrafkoderne. — En af 20 søfarende Nationer vedtaget Resolution mod Ændring af Maksimumstallet af Bogstaver.*

Baltic and international Maritime Conferences Executive Committee har paa et Møde forleden i København vedtaget en Resolution, hvori det hedder, at Komitéen, der repræsenterer 20 søfarende Nationer, med Beklagelse har hørt om Forslaget om at ændre Maksimumstallet af Bogstaver i telegrafiske Kodeord fra 10 til 5.

Komitéen fremhæver, at den internationale Skibsfart mere end nogen anden Industri er afhængig af telegrafiske Forbindelsesmidler til Fremme af sine Forretninger og den misbilliger Hensigten, at indføre et nyt System, hvis Fordele er tvivlsomme baade af tekniske og økonomiske Grunde, i Stedet for det nuværende prøvede System og de telegrafiske Koder, som Skibsfarten har indrettet sig paa. Den udtaler som sin Overbevisning, at hvis det nye System skal antages vil det blive *nødvendigt samtidigt at nedsætte Telegramtaksterne til det halve af den nuværende Skala* og sætte en passende Tidsfrist af i det mindste 5 Aar, før nogen Ændring træder i Kraft.

*Motor-Fragtskibene. — Ændret Opfattelse i England.*

Det er indrømmet, skriver man i »Fairplay«, at de nuværende Dampmaskiner er mere økonomiske, end Dampmaskinen var før Krigen, men mange Tramredere har maaske ikke bemærket, at naar et Rederi har anskaffet sig gode Motorskibe, bliver det sin ny Kærlighed tro. Man har spurgt forskellige Redere af Motor-Fragtskibe om deres Erfaring angaaende Motor- eller Dampdrift, men de ønsker ikke at give Oplysninger, sikkert fordi de mener, at andre ikke skal drage Nytte af deres Resultater. Man kan da gaa ud fra, at de er tilfreds med deres Skibe, og i intet Tilfælde ser man, at disse Redere er gaaet tilbage til Dampskibe.

Det taler ogsaa til Fordel for Motorskibet, at medens selv nye Dampere lægges op, saa har man ikke hørt, at et Motorskib er blevet lagt op paa Grund af lave Fragter. En Reder meddelte Bladet, at medens hans Damper tabte Penge, saa sejlede hans Motorskibe fordelagtigt. Nogle Ruter er mere passende for Motorskibe end andre, men det synes nu at være gaaet op for Engelskmændene, at der er mere i denne Opfattelse, end man i Almindelighed tror.

Værfterne har saa stor Tillid til Motorskibene, at man har set, at et britisk Skibsværft solgte et Motorskib, og tilbød Rederen at tage Skibet tilbage, hvis han ikke et Aars Tid efter var tilfreds med Skibet. Efter et Aars Forløb bestilte Rederen yderligere to Skibe af samme Type.


DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 5241 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

Til Vejledning for Søfarende
De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende Skibsfarver er Sadolin & Holmblad's
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
Generalagenter for Sydskandinavien:
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG
KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI
TLF. V. 4925 & C. 8894 VESTERBROGADE 139

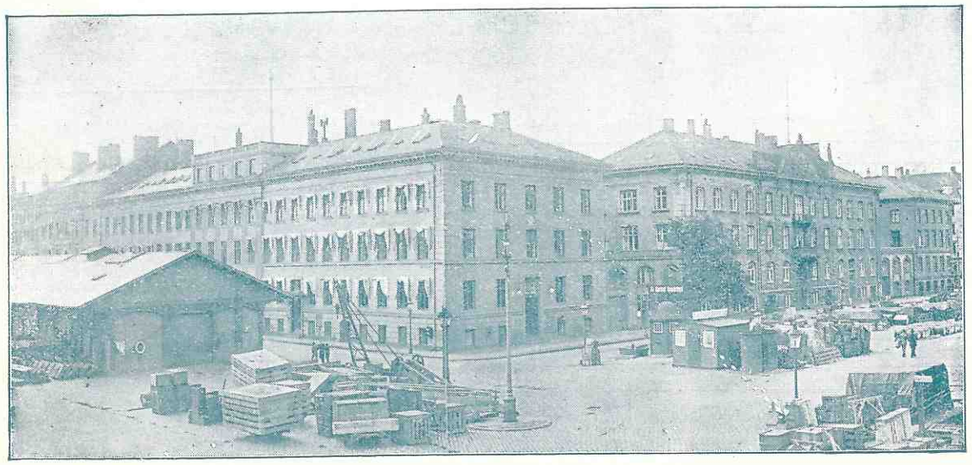
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

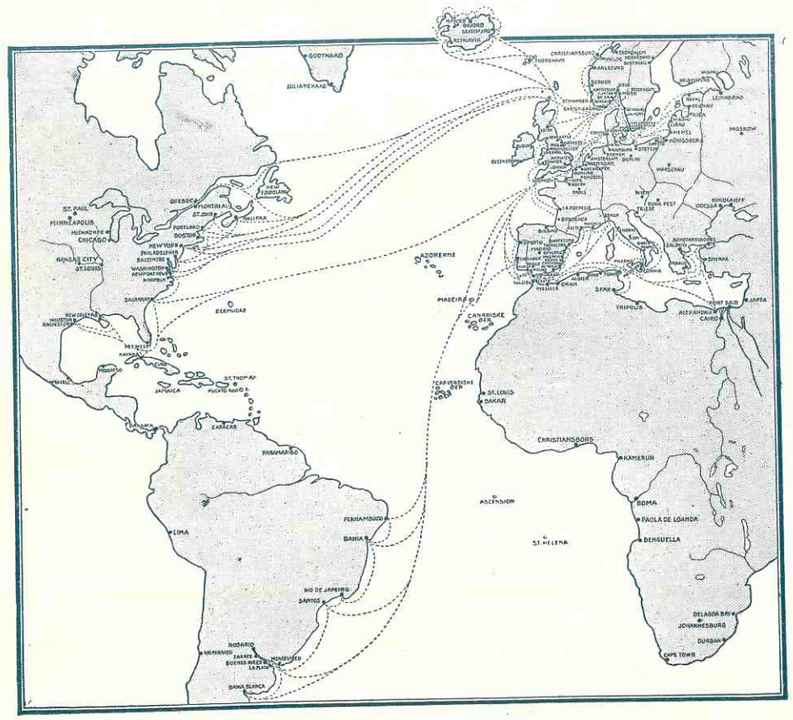
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

## "THE VIKING"

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

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

50 ØRE

FORTIDSMINDER OG FREMTIDSDRØMME

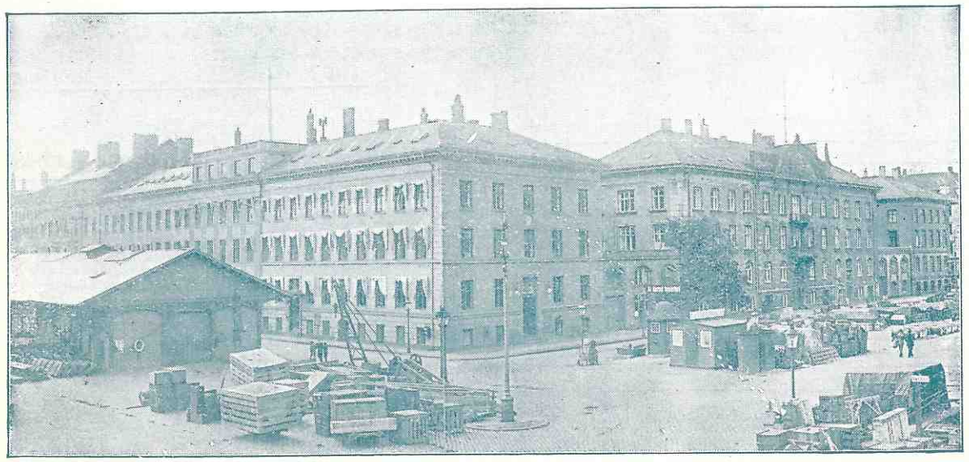
50 ØRE

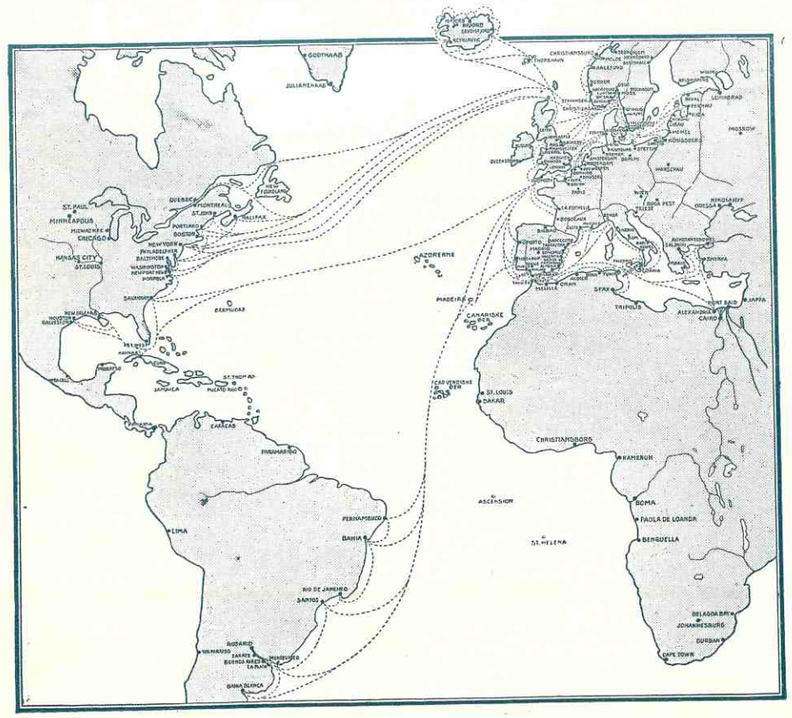
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

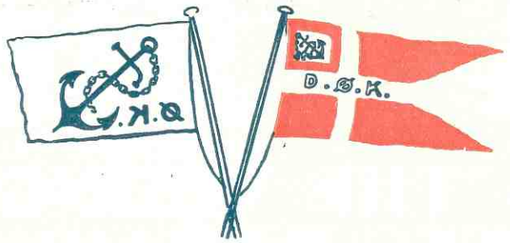
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation.

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

50 ØRE

FORTIDSMINDER OG FREMTIDSDRØMME

50 ØRE




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

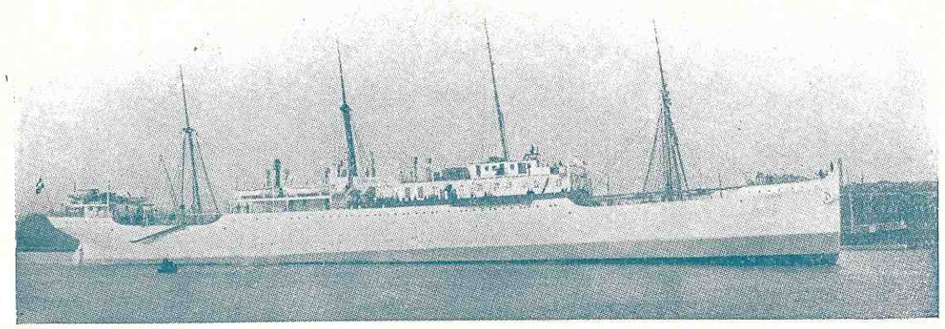
*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**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 Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien,
Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Europa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875

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

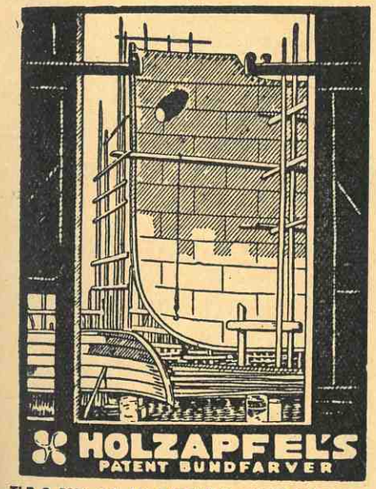
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"

**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

**ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG**
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & Co.** AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
**SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG**
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

**VIKINGEN's ANNONCØRER ER FØRENDE FIRMAER I SØHANDELEN**

**OMTAL VIKINGEN VED DERES INDKØB**

**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S**
GL. KONGEVEJ 3 TELEF. 12,017

*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*

*Indbo Auktion*
*Kunst* „
*Varer* „
*etc.*

*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*

*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 5.-6. Novbr.

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.

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

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2
**AALBORG**
Telegr.-Adresse: „UTZON"

**J. LAURITZEN's KULFORRETNING A/S**
KUL- & COKES-IMPORT
TELEGRAMADRESSE: „CARBONIA"
TELEFON 118 & 828 — EFTER KONTORTID 1718
STATSTELEFON 70
ESBJERG

**RUD. KRAMPER & Co., HORSENS**
SPECIALFABRIK FOR „KRAMPER" MOTORER, SAMT RESERVEDELE
OG REPARATIONER AF TIDLIGERE LEVEREDE „GIDEON" MOTORER
TELEGRAM-ADRESSE: „KRAMPER"
TELF. 427

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
NYHAVN 1. (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) TELEFON CENTRAL 1528.

Biscuitfabriken „NORDEN" KØBENHAVN F.
Tlf. Godthaab 4. Grundlagt 1879.
en gros: BISCUIT & KIKS Specialitet: SKIBSKIKS - KOMMENS KRINGLER - TVEBAKKER
Landets ældste Biscuitfabrik

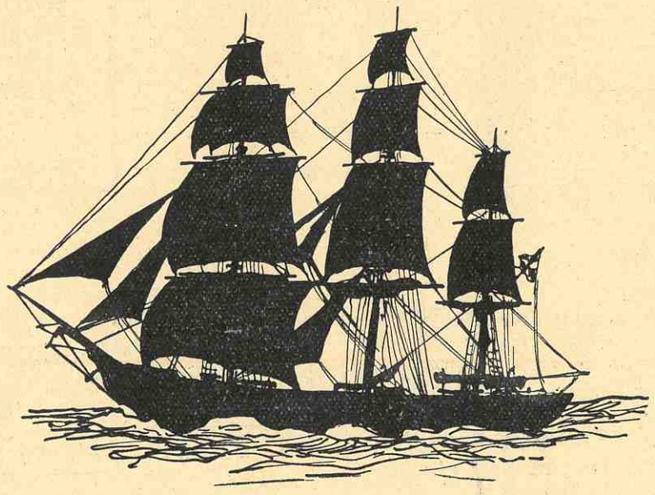
**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING København K.

Henvendelser til Redaktør Christian Bogø, Tlf. Palæ 3202, Sct. Annæplads 20 3.

*INDHOLD*

Forside i Flerfarvetryk: *Fortidsminder og Fremtidsdrømme.*
*Sø-Restaurations Foreningens ny Lokaler* (Foto).
*Sø-Restauratørernes »Slagsang«.* Digt af *Johs. Høyer.*
*M/S Tietgen's Søsætning i Helsingør.* (Foto).
*En Haan mod Søens Mænd og Søens Erhverv.* Red.
*Slagside.* (Foto).
*Perlemor* (Brudstykke af *Knud Andersens* ny Roman.
*Kinesiske Kulier* ved Bunkering. (Foto).
*Over Atlanten i en Kano.* (Foto).
*Tyv over Tyv.* Amerikansk Novelle.
*Nyt fra Søen.*

Alle Henvendelser vedrørende VIKINGEN bedes tilsendt
BRØDR. BÆRENTZEN, GOTHERSGADE 41.



Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13
**C. K. HANSEN** KØBENHAVN K.
Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.
*Dampskibs-Ekspedition. Klarering: Havari-Agentur Befragtning. Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe,*
Bunkerkul-Afdeling. **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** *Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot.
Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

**H. DAUGAARD, KOLDING**
SPEDITION, KLARERING og KOMMISSIONSFORR.
AGENT FOR D. F. D. S.
AGENTS FOR LLOYDS, LONDON

CARL HANSEN
SØ- & HERREEKVIPERING
NYHAVN 43 —:— TELEFON PALÆ 1168
Stort Udvalg i
Oliefrakker og Gummistøvler.

**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.: SEJUS SKIBSHANDEL 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. —

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

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.

Vikingens Annoncører er ledende Firmaer i Branchen!

Den bedste Anbefaling for
**HEMPEL'S**
PATENT-FARVER
er de mange Efterligninger
Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.
Kun hvis Navnet HEMPEL findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte
J. C. HEMPEL'S SKIBSFARVE-FABRIK
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver
København K

*Skibsproviantering* **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.

**Sct. Annæ Plads 28** **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

STORE KONGENSGADE 94 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 6650 KØBENHAVN K.

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

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

Telegr.-Adresse: Flydedokken. Telefon 269 - Statstelefon 21

**A/s Svendborg Skibsværft af 1926**

Nybygning og Reparationer. Flydedok for Skibe indtil 4000 Tons.

**KAMPMANN & HERSKIND**

VESTERGADE 2 — TELEFON 2628

**KUL OG COKES IMPORT**

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**

**IVER C. WEILBACH & Co.**

Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

**SØLVER & SVARRER**
**Statsautoriserede Kompasrettere.**

Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver — Spritkompasser - Klikkerter - Dybvandsmaalere - Radio-Pejlapparater (Goniometre).

AMALIEGADE 30. KØBENHAVN. TELEFON CENTRAL 1027.

**NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S**

KUL- & COKES-IMPORT
**NØRRESUNDBY**
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

**G. W. FRYDENLUND & SØN**
G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER
KØBENHAVN

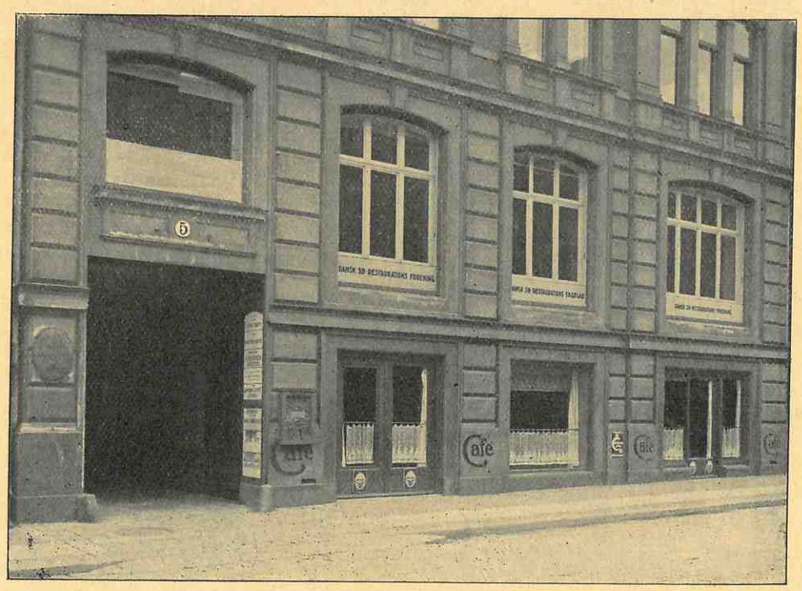
Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

DANMARK

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ✐ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ✐ PORTOFRIT OVERALT ✐ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ✐ TELEF. 9822 ✐ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT

# DANSK SØ-RESTAURATIONS FORENINGS NYE LOKALER



*Øverst*: Samlingssal og Læsestue. *Nederst*: Kontorerne set fra Gaden.

Ekspeditionen.

Dansk Sø-Restaurations Forening har nu haft til Huse i de nye Lokaler i et godt Fjerdingaar. De fleste af Medlemmerne maa jo tjene til Livets Ophold ved at færdes paa de vaade Veje, og der kan for manges Vedkommende gaa baade Aar og Dag, inden de genser København og derved faar Lejlighed til at komme op i Foreningen.

Vi har derfor ment, at det vilde glæde disse at se, hvorledes Foreningen nu har faaet indrettet sig. Og den bedste Maade, dette kan gøres paa, er ved Fotografens Hjælp.

Det er store og lyse Lokaler — langt at foretrække for de Lokaler, man tidligere beboede.

Fordelen ved de nye Lokaler er, at alle Værelserne ligger i samme Række med Vinduer ud mod Gaden. Som man vil se af Billederne, er disse Vinduer meget store, saaledes at der altid falder rigeligt Dagslys ind i de forskellige Rum, og disse er store nok til at rumme Foreningens Effekter og Inventar uden at være overfyldte.

Der hersker almindelig Tilfredshed med det Bytte, man har gjort ved at forlade de upraktiske Lokaler i Lille Strandstræde.

— — —

Dansk Sø-Restaurations Forening afholdt Lørdag den 13. Oktober sin 21-aarige Stiftelsesfest (Stiftelsesdagen var dog den 12.)

Festen fik et muntert og familiært Forløb og sluttede først ved de smaa Timer.

Saavel de optrædende som de af Foreningens litterære Mesterkok Hr. *Johannes Høyer* forfattede Sange gjorde stor Lykke.

Hosstaaende Sang er af Foreningens Medlemmer valgt til »Slagsang«.

## I — SØENS MÆND!

Tilegnet Dansk Sø-Restaurations Forening.
Synges ved alle vore Sammenkomster.

Mel.: »Du danske Mand — —«

I —Søens Mænd! — I sluttet Trop
Mød frem for vor fælles Sag.
Giv aldrig haabløs Ævret op,
Med hjælp med haandfast Tag.
Af Havets Skumsprøjt hærdet
Vi strider uforfærdet
Og kryber ej i Skjul,
Naar Uvejret tager fat.

Med Danmarks Flag i Stavn vi gaar
Paa Vej over Kattegat.
Mod fjerne Riger Kursen staar,
Trods mangen drøj Dravat.
— Men uden Mad og Drikke
Duer raske Sømænd ikke,
Derfor vi braser op,
Om Havet er nok saa vredt.

Vi Søens Mænd! — Vor Pligt vi gør
Og røgter vor Dont ombord.
Vi tager Livet med Humør
Og gør ej mange Ord.
Naar alle Køkkengrejer
For Vindens Favntag svajer,
Saa staar vi støt og fast
Paa Pladsen i vor Kabys.

I fælles Broderskab et Baand
Er slynget om Søens Mænd.
Vi rækker djærvt en trofast Haand
Mod hver, der er vor Ven.
Og fremad skal det bære
Til fælles Gavn og Ære.
En Plads i Solens Lys
Skal vindes af Søens Mænd.

Vi, Søens Mænd! — vi sætter ej
Vor Tale i snirklet Stil.
Vor Tanke gaar ad alfar Vej
Og fører ligetil.
Og derfor djærvt skal runge
Fra Gamle som fra Unge
Til vor Forenings Pris
Et ærligt og højt Hurra!

*Johannes Høyer.*



# En Haan mod Søens Folk og Søens Erhverv.

Det danske Samfund slap forholdsvis let fra Krigen, kun Søens Folk og Sønderjyderne blødte det røde, dyre Blod med Danmarks Navn paa Læben. Men bag efter kom Reaktionen, Dyrtidens, Lediggangens, Smalhans' onde Aar.

Som det under Krigen var Sømanden, som stod Vagt ved Danmarks Porte, saaledes meldte Søens Erhverv sig straks rede, da de store Kriser ramte Landet. Ved Landmandsbankens Sammenbrud stillede Ø. K. med 10 Millioner som Støtte, og nu, da Privatbanken var stedt i Nød, var Søens Erhverv atter mellem de første, som satte Ryggen mod den hældende Mur. Først fremsatte Skibsreder *A. P. Møller* Forslag, som viste Vej fremad, og den endelige Løsning stod ligeledes i Søens Tegn under Direktør for D. F. D. S.: *A. O. Andersens* Førerskab.

Dette er i Hovedtrækkene det Billede, man faar af den Indsats, Søens Mænd har ydet den senere Tid, rent bortset fra den mægtige Faktor, dansk Skibsfart er indenfor det danske Erhvervsliv, en Faktor, der ikke alene i Forhold til de danske Erhverv er af vældige Dimensioner, men som ogsaa i Forhold til Verden derude er af Betydning og endda har staaet som Maal og med Førerstilling. I dette stolte Resultat har enhver af Søens Mænd Lod og Del fra den største til den mindste. Et farefuldt og brydsomt Erhverv, et lykkeligt Erhverv!

Lad os da se, hvorledes f. Eks. et københavnsk Blad, vor ærede Kollega B. T., ser paa Tingene, naar f. Eks. der som i disse Dage afsløres et Bedragerikomplot mod et Dampskibsselskab.

En betroet Mand, en Kontrollør over Proviantleveringen, har sammen med en Række Firmaer bedraget for et ret stort Beløb, der kan variere fra nogle Hundredtusind Kroner til en halv eller hel Million. Manden har ganske vist sejlet i sin Ungdom og senere, men har dog i mange Aar helliget sig Kontorets og Lagerets Arbejde. Der er ikke mere Sø i dette Arbejde end i et hvilket som helst andet Lagerarbejde — man bemærke da, hvilken Uvidenhed Artiklen udviser, hvilken Haan den slynger mod den danske Sømandsstand, for saa vidt lige saa godt mod Reder og Søhandlende som mod Dækkets, Maskinens og Pantryets Folk.

Artiklen lyder i sin Helhed saaledes:

HAJERNE

Det er en mærkelig Sag, der idag sætter Sindene i Bevægelse. Det synes efter Bladene at dømme, at man har ondt ved at forstaa, hvad det er, der er sket i D. F. D. S. . . . . at tre pæne og ansete Mænd pludselig afsløres som Bedragere.

Det er et System, der bryder sammen, et ækelt og forældet System, der har skæmmet Sømandens Gerning i mange Aar og nu heldigvis er forsvundet de fleste Steder.

Forestil Dem, hvad Kontrolør Nielsen har set gennem et langt Liv lige til nu, da Retfærdigheden slaar ned paa ham.

Det er saa let at sidde i sit pæne Kontor og sige: Der staar skrevet, du skal ikke stjæle! Men hvad siger Virkeligheden?

Her har vi en Mand, der er begyndt som Messedreng *i den gamle Tid, da man ikke saa andet end Gavtyvestreger fra det Øjeblik, man satte sin Fod paa et Dæk.*

*

*Det er en broget Verden, saadan en Mand er vokset op i. Hvad har han ikke set af Hovmestre, der snød, af Kaptajner, der snød, af Maskinmestre, der snød?*)* Hvad har han ikke oplevet i sit Møde med den Slags Hajer, der følger Skibene over hele Verden, Hyrebasser og Waterclerks, Vaskerpiger, Logisværter . . . . de har alle deres egen Moral, som er eller var nødvendig i Haandteringen.

Dette Trick med at kvittere for 12 Tønder Kød, modtage 10 og dele Pengene, er ældgammelt. Det praktiseres den Dag idag i afsides Kanter af Verden, hvor to Mænd mødes under fire Øjne og blinker til hinanden, men det praktiseres ikke i samme Udstrækning som før, fordi der er kommet nye Folk frem baade paa Kontorer og i Skibet, der hellere vil have en ordentlig Løn.

Og det praktiseres ikke, fordi det strander paa Mandskabets Selvbevidsthed. Vi havde været mange Søromaner fattigere, hvis man ikke havde haft det uopslidelige Mytterimotiv, den uspiselige Kost. Den opstod, fordi Underfundighederne skulde dækkes paa Mandskabets Bekostning. Det taales ikke mere.

*

Alt dette maa ikke opfattes som Undskyldning . . . det er blot en Forklaring. Systemet er modbydeligt, og i kloge Selskaber kan det ikke florere mere. Der er Kontrol over Kontrollen, og der er navnlig Gager, der staar i Forhold til det økonomiske Ansvar.

Men kan man egentlig sige, at det var nogen straalende Gage, Kontrolør Nielsen havde, naar han fik 8000 Kr. for at forvalte 7—8 Millioner om Aaret?

Det gamle System førte med sig, at de, der vilde komme i Betragtning som Leverandører, *maatte* gaa med til Gavtyvestregerne. De havde sandsynligvis hellere »smurt« Manden direkte og taget deres Over-

*) Fremhævet af Red.

pris, men Praksis krævede, at de gik ind paa lige Fod, saa alle Parter var skyldige.

*

Saadan opstod de Hajer, der, saa længe Skibe har sejlet, fulgte i Kølvandet og vænnede sig til at kunne sluge stadig større Mundfulde, og saadan opstod den Slags Typer, der nu forekommer os ubegribelige. Pæne Mænd, rundhaandede, forstaaende overfor fattige, hæderlige i alt muligt . . . . men med et blødt Punkt her, hvor de stjæler som Ravne fra det upersonlige Begreb: Selskabet! Og med en uklar Følelse af, at det er noget, der hører sig til, at de færdes i et Moralens Ingenmandsland, hvor alt er tilladt, og hvor der kun er en eneste Paragraf: Gaar den, saa gaar den!

Den gik altsaa ikke!

---

Hvad er Meningen med dette Sludder? Denne infame Løgn?

Simpelthen den at fortælle, at Manden kunde ikke godt være anderledes, for saaledes er de andre.

Vil den danske Sømandsstand og Søens Erhverv stiltiende finde sig i den Slags?

Er det virkelig det danske Samfunds Opfattelse af den Indsats, Søens Erhverv har ydet gennem Aarene??

Intet Steds har vi set nogen Protest mod disse Linjer, men skal den Slags staa upaatalt, saa skal det i hvert Fald *eet* Sted blive kraftigt tilbagevist, nemlig i VIKINGEN.

Bladets Opgave er ikke Politik eller Partitagen, ej heller Polemik, men som offentlig solgt Blad, der kommer i Berøring med Tusinder af Læsere i Land har det den Pligt, den stolte Mission, at fortælle *Sandheden* om Søens Gerning og mane *Løgnen* ned i Jorden.

CHRISTIAN BOGØ.

---

# SØSÆTNING AF D.F.D.S.'s M/S C. F. TIETGEN

## I HELSINGØR

Lørdag den 20. Oktober fandt »C. F. Tietgen«s Stabelafløbning Sted i Helsingør. Umiddelbart før Jul indsættes Motorskibet i Aarhusfarten.

Skibet er bygget af A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og er udrustet med Dieselmotorer, leveret af A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, København. Skibets Hoveddimensioner følgende:

| | |
|---|---|
| Længde mellem Perpendikulærerne ... | 270'— 0" |
| Største Bredde ..... | 40'—11" |
| Dybde til Awningdæk ..... | 24'— 6" |
| Brutto Tonnage ..... | 1700 Tons |
| I. H. K. ..... | 2400 |
| Fart ..... | 15 Knob |

Det nye Motorskib vil have Plads i Kamre til 173 Passagerer paa 1ste Kahyt og 109 Passagerer paa 2den Kahyt. Til Sammenligning kan næv·

Fortsættes Side 32.



# PERLEMOR

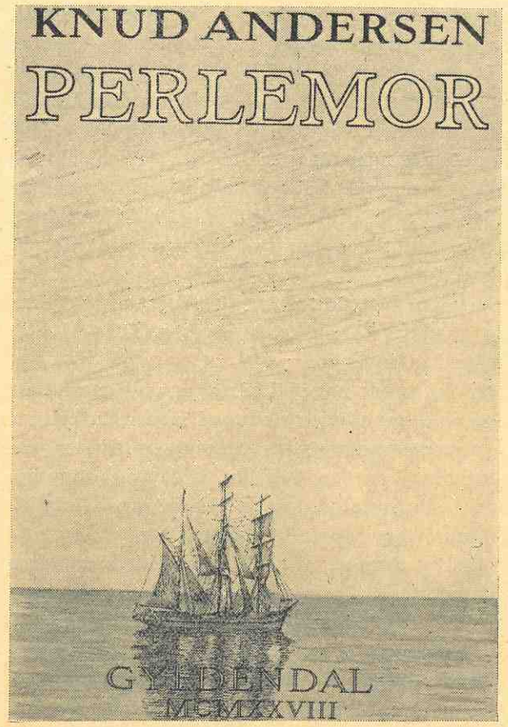
KNUD ANDERSENS NYE BOG

Dybere i sin Menneskeskildring men med samme rige Viden og imponerende Kraft i sin Beskrivelse af Havet og Livet paa Havet har Forfatteren *Knud Andersen* atter i Aar udsendt en Bog under Titlen *Perlemor*.

Der er ligesom noget afklaret over Skildringen af Personer, der i Modsætning til Forholdet i de tidligere Bøger mere forstaar hinanden og hverandre under Havets ublide Kaar. Hvor før Karaktererne var tegnet op som i Glimt af Tyfonens knivskarpe Lyn og med Havets brølende Trods og ubændige Vælde i sig, gives der nu Plads for Havets blidere Stemninger. Selv det dybe Atlanterhav kan vugge sig i perlemorsgraalig, blid hjertefreds Stemning, hvor Minderne om de stormfyldte Dage faar deres egen Glans.

*Knud Andersens* Linie er klar. Fra *Havets og Brændings* tordnende Basuners Klang over Hav og i Hjertekamre er han naaet gennem Passatens Medbør til den perlemorsgraa Aftenstemning. Nu løser Vagterne af, og *en ny Dag* vil finde *Knud Andersen* under nye Breddegrader paa Vej mod nye Maal.

*Knud Andersen* har i sine Bøger: *Havet, Brænding* og *Perlemor* givet Danmark en Række Skildringer fra Sejlskibsperiodens sidste Dage, et Monument over Søfart, som den danske Nation bør være Forfatteren taknemlig for, ligesom Søens Mænd bør hylde ham derved, at hans Bøger findes i hvert eneste dansk Hjem — ogsaa i Søens Hjem. Med Forfatterens Tilladelse gengives her et Brudstykke af Bogen. *Red.*




Styrmand Henriksen kom op fra Kahytten. »Deres Hustru har lige spurgt efter Dem. Jeg tror, Fruen er daarligere. Det var bedst, om vi snart var vel herfra.«

Styrmandens Tonefald gjorde Ture godt. »Vi sejler straks, Styrmand. Jeg har bestilt Lodsen, og Klokken tre kommer Kulierne med Kanoerne. Det er umuligt at faa rigtige Pramme. — Papirerne har jeg, saa vi er snart klar. — Vil De lade Folkene gøre Sejlene los og tage Trosserne ind med Undtagelse af et For- og et Agterspring. — Husk, at vi skal have et Par gode Fangliner klar til Kanoerne.«

Ture gik ned i Kahytten. — Helene laa i Feberdøs, men smilte, da hun hørte ham.

»Naa, Bibernelle,« udbrød han muntert, »om en halv Time sejler vi. Jeg skal hilse fra Doktoren og ønske dig til Lykke med det. Han vilde gerne have haft en Flok af sine Patienter med, for Søen kunde kurere dem meget bedre, end han selv, sagde han. Jeg var forresten hundeangst for, at han skulde raade mig til at lade dig blive i Land, og jeg var ikke langt fra at falde ham om Halsen, da han sagde, at du vilde blive bedre, blot vi naaede Flodmundingen, saa du kan godt belave dig paa at komme op om nogle Dage. — Vi venter iøvrigt at naa ud, inden Mørket falder paa. Der er meget friskere end her. — Solen stak som Pile i Formiddags, og nu er hele Himlen som rygende Svovl. Det sætter op inde fra Landet. Vi faar en regulær »Troper«; men det er noget, der slaar Bacillerne paa Snuden og renser Lufften. — Om tre Døgn er vi under Sejl paa det aabne Hav, og saa . . . . Søen staar os altid bi. — Den er vor Forbundsfælle, og den er stærkere, end denne mugne Flod.«

Helene nikkede. »Tak, Ture.« — Hun tav et Øjeblik, og hendes Blik brændte sig ind i hans. »Er du tilfreds med denne Rejse med tomt Skib? Tør du give mig dit Ord paa, at du har handlet uden at tage Hensyn til mig?«

»Jeg har taget alle Forhold i Betragtning og

handlet efter bedste Overbevisning,« svarede han raskt. »Vi faar en fin Fragt fra New York og i Brasilien kan man altid faa Fingre i en Ladning Kaffe nordpaa eller i Horn og Huder sydpaa, og glipper det, stikker vi ned til La Platafloden og napper en Last Korn i Bulk hjemover eller en Flok Muldyr til Sydafrika. — Alt er vel, synes jeg, i Betragtning af de sløje Tider, alle Mennesker har klaget over siden Verdens Skabelse. Blot vi klemmer paa og gør hurtige Rejser, har en Ballastrejse ikke Spor at sige. Bare til Søs og under Sejl. Det er paa Søen, man skal tjene noget med et Skib. Ved Land er der kun Udgifter og Djævelskab.«

Ture var begyndt at trække Tøjet af, og mens han gned sig tør og trak noget andet paa, blev han ved at fortælle:

»Klokken tre har vi Lodsen og Indianerne om Bord og staar Floden ned med Ebben for at naa Karantænestationen, før Strømmen skifter ved Femtiden. Ved den Tid har vi Bygen, som har varslet sin Ankomst længe. Skulde den svigte, vil vi kunne ligge op for Søbrisen. Den staar altid saa østlig derude, at vi kan naa Ankerpladsen udenfor Resolutie Bar uden at krydse, og naar vi er der, begynder du at komme dig. — Det bliver saadan ca. ved Sekstiden.«

»Gud velsigne dig, Dreng.« Helene lukkede Øjnene, smilte og trykkede hans Haand, før han gik op fra Kahytten.

— — —

Med Lodsen til Rors gled »Perlemor« for Strømmen og en svag Antydning af Søbrise ned ad Floden. Den trak kun langsomt mod Bredderne, og inden Jagdlust var tværs, var der forløbet to Timer, og det blev blikstille. Samtidig slækkede Strømmen, og den følgende halve Time gled Barken kun faa Skibslængder over Grunden. Den havde tabt Styret, var drevet tværs i Farvandet og laa nu med Sejlene hængende døde fra Ræer og Stag; Billede paa et Sind, der har opgivet Kampen og givet sig Skæbnen i Vold.

Himlen var blevet overtrukket med Alto Stratus, hvorigennem Solskæret stod som en brandrød Taage. Luften var kvælende som i en Ovn. Forude stod Folkene uvirksomme og saa agterefter, som om de ventede en Ordre. Kulierne laa spredt paa Storlugen og spejdede ængstelige op mod Himlen eller skottede agterover. Fra eet af de to Steder maatte noget ske. Ud over deres monotone Mumlen hørtes ingen Lyd. Selv Dyrestemmerne fra Skovdybet var forstummet. Overalt herskede denne dødstille Uhygge, som varsler det tropiske Uvejr med samme Sikkerhed som Lyn varsler Torden.

Langs Skibssiden dovnede Vandet. Gulbrunt af Ler og stinkende af Mudder fik det kun Liv fra Bobler, der ustandselig steg op fra Dybets Dynd, brast og dannede smaa Ringe, der et Sekund gloede som opspilede Øjne, før de forsvandt.

Turen gik hen til Lønningen, hvor Lodsen med ligegyldig Mine stod og sugede paa en haandrullet Cigaret, som om han kun gennem den formaaede at pumpe lidt Luft i Lungerne.

»Sig noget, Lods,« udbrød Ture utaalmodigt. »Mener De, vi skal lade Ankeret gaa i Bund, til vi faar Vind? Vi skulde gerne beholde, hvad vi har opnaaet, og vi begynder snart at drive tilbage. Nu har vi været i Skærsilden i fjorten Dage, saa jeg synes, vi maa være blevet saa lutrede, at vi kan fortjene at naa det hellige, almindelige Atlanterhav inden Aften. — — —

Sig noget for Pokker, Mand,« fortsatte Ture, da Lodsen ikke svarede. »De staar og maaber, som om det hele ikke rager Dem.«

Lodsen spyttede flegmatisk udenbords. »De skulde have lydt mit Raad og ventet til i Morgen tidlig. Den Byge, vi faar i Løbet af en Time, kommer som en Eksplosion. — Ankrer De, kan De ikke hive Ankeret hjem, naar Vinden kommer, stikker De Ankeret fra Dem, driver De i Land i Løbet af to Minutter, og driver De mod Forventning ikke i Land, saa løber De snart paa Grund, for Floden kan ikke besejles om Natten, medmindre man kan søge Bøjerne op med en Projektør.«

»Eller betale to—tre Hundrede Procents Tillæg til Lodspengene,« snærrede Ture. »Det plejer gerne at lyse et Farvand godt op herude.«

Men Lodsen fortsatte uanfægtet. »Men selv om det var højlys Dag, vilde De ikke kunne bugsere Kanoerne i de Byger, vi har paa denne Aarstid. De faar aldrig en Kulie til at gaa i dem, og uden en Mand til at styre dem, skærer de ud, og inden, De har talt til ti, er de slæbt under, og Fanglinerne spængt. — Saa har De set Deres Kanoer for sidste Gang, og hvad vil De gøre paa Ballastpladsen uden Kanoer? — Først vil De betale dem, og bagefter maaske faa et Par andre til forhøjet Pris om nogle Dage, hvis De er heldig.«

Lodsen tav, skønt han saa ud til at have endnu en Del Beskrivelser af Vanskeligheder og Farer og Udgifter paa Hjerte; men han tav, fordi han simpelthen ikke gad tale i denne Varme og navnlig ikke til en, der var saa forstokket og uforskammet som Ture. — Med ubeskrivelig Flegma



lænede han sig mod Lønningen, lukkede Øjnene og sugede paa Cigaretten. Hans Ansigt var læderfarvet og rynket af et langt Liv i Troperne — et Liv paa en Flod — og det havde efterhaanden faaet næsten samme Farve som Floden. Det saa ud, som om det havde fortrukket sig for alt, hvad denne Verden kan faa et Menneske til at skære Ansigt for. — Nu vilde det ikke være med mere — nej, nu skulde intet bevæge dets Linier mere. — Nu kunde det være nok. — Tak. —

I det Øjeblik kom Kuliernes Formand op paa Halvdækket og begyndte under ivrig Gestus en Samtale med Lodsen, hvorunder han pegede snart paa Himlen, snart paa Floden, snart paa de øvrige Kulier og til sidst paa sit eget bekymrede Hjerte.

Lodsen blev staaende ubevægelig med lukkede Øjne. Kun enkelte Gange tilkendegav han ved langsomme Nik eller Hovedrysten, at han lyttede, og omsider betydede han Kulien, at han vilde drøfte Sagen med Ture, hvorefter Manden modstræbende gik ned paa Dækket.

Med en dorsk Bevægelse hævede Lodsen Hovedet og aabnede det ene Øje halvt. »Den Gentleman derhenne siger, at han vil gaa i Land med sine Folk, hvis vi ikke naar ud, inden Uvejret kommer, og det gør vi ikke.«

»Hør Lods,« røg det forbitret ud af Ture. »Jeg tror, min Sjæl og Salighed, I har faaet Uvejr paa Hjernen alle sammen. — De kalder Dem Sømand og Navigatør og Lods, og saa snakker De om Uvejr som en gamel Amme, fordi en Pjalt Tordenbyge trækker op. Hvis jeg kendte lidt mere til denne forbandede Flod, smed jeg Dem paa Hovedet i Land og navigerede mit Skib alene. Nu vil jeg beholde Dem om Bord, skønt jeg faar Kvalme, hver Gang jeg tænker paa, at en Sømand kan blive saa forsumpet, at han skaber sig som et forkælet Flaskebarn.

Med Hensyn til Kulierne, kan De varsko deres Formand med det samme, at ingen forlader Skibet, før jeg giver Tilladelse. Jeg lader mig ikke kujonere af en Flok skræmte Stympere. Vent, til vi faar Vind, saa skal jeg muntre dem og vise dem, hvem der har Kommandoen her om Bord.

Det er mig. — Vær dødssikker paa det.«

Lodsen svarede ikke, og Ture begyndte at gaa hastigt frem og tilbage. Tankerne arbejdede under Højtryk. Det vilde snart blive for sent at sejle, selv om der kom Vind. Det var i alt Fald umuligt at naa Ankerpladsen, inden Mørket faldt paa. Der maatte tages en Beslutning nu. — Det simpleste var at ankre til næste Dag; men saa vilde Kulierne rimeligvis være forsvundet. Han kunde da ikke ligefrem lænke dem til Skibet. Kun ved Løfter om god Betaling var de gaaet ind paa at deltage i denne Ekspedition. De hørte oprindelig hjemme i Ostindien og frygtede Braaddet paa Resolutie Bar.

Med Læberne knebet tæt sammen gik Ture nedenunder. Den ildrøde Taage, der antydede Solens Plads paa Himlen, stod allerede lavt over Junglen. — Han bankede paa Barometret. Det vaagnede forskrækket og faldt med et ganske lille Sæt. — Saa gik han ind til Helene.

Hun rejste sig halvt op og støttede sig paa Albuen, mens hun forsøgte at lyse hans mørke Ansigt op med sit Smil.

»Vi har faaet Stille, Helene,« sagde han mismodigt. »Jeg burde vist have lydt Lodsens Raad og være blevet inde; men jeg havde sat mig for at naa ud i Aften. — Hvad skal vi gøre?«

»Jeg vil bede om god Vind, Ture.«

»Den Bøn faar du opfyldt, inden der er gaaet en Time, og hvis ikke den fordømte Mumie af en Lods var saa mørkeræd, kunde vi vel sejle ud i Aften. — Man skulde ikke tro, at en hvid Mand — oven i Købet en Mand, der har været rødhaaret — kunde blive saa jammerlig paa lave Bredder. Havde jeg blot en Tiendedel af hans Kendskab til Floden, vilde jeg hive Djævelskabet over Bord og klare Grejerne selv. Det skulde vel ikke være nogen Heksekunst. Jeg har fyret op under ham lige fra han kom om Bord. Han burde have slaaet mig ihjel for længe siden, hvis han havde været et Mandfolk. Saa vilde jeg have respekteret ham nu. I Stedet for bliver han mere og mere stædig. Jeg kan knap faa ham til at lukke Øjnene op.«

Ture kom pludselig til at le. — »Du vil ikke tro det; men han aabner kun eet ad Gangen og bare halvt. — Han burde sættes i Spiritus og anbringes paa et Søfartsmuseum. Men vent, saa skal jeg faa ham til at danse Dovenskaben ud af Kroppen.«

Ture vilde paa; men Helene naaede at røre ved hans Arm. Hun hviskede. »Ture, min Dreng, bryd dig ikke om mig. — Hører du? — Du maa ikke tumle mere med ham. Tænk kun paa dine Folk og paa Skibet og de andre. Mellem os er alt tænkt, ved du. — Vi er da Kammerater. — Jeg er din, hvad der end sker, og du ved, jeg er ogsaa i Guds Varetægt. Du ved, jeg er glad, fordi vi kom sammen ud paa denne Rejse, hvordan det end gaar.«

Hun tog hans Hoved mellem sine Hænder og kyssede ham, skønt han var vaad af Sved. »Husk, at vi to vil prøve at gøre det bedste sammen og hver for sig for de andre uden at tænke ret meget

paa os selv. — Prøv at snakke lidt venligt til den tossede Lods. — Han er maaske stædig; men han er en gammel Mand — og saa har han sikkert ikke engang en sød Kone,« tilføjede hun og smilte.

Ture saa paa hende med et underligt Blik. »Barn,« sagde han blot, »alt det havde jeg glemt.«

Hun smilte. »Det vidste jeg. Du har saa meget andet at tænke paa, og jeg har saa lidt andet. Derfor kan jeg tænke paa det.«

»Tak, Bibernelle,« sagde han ømt og fast. »*Nu* ved jeg, hvad jeg vil. *Nu* ved jeg, hvordan det hele skal gøres.«

I næste Øjeblik var han paa Dækket.

— — —

»Hvad mener De om det?« spurgte Ture, da han kom op.

Lodsen vendte sig ikke, men saa ind mod Bredden og svarede tvært: »Strømmen er begyndt at løbe ind. Det er bedre at stikke Ankeret i Bund og lad den tage Kæde, naar Bygen kommer. Maaske faar vi mere Held med os i Morgen. De kan godt overhale tres Favne paa Spillet, for Vinden kommer som et Skud. Forresten vil jeg raade Dem til at sende Kulier og Kanoer i Land snarest muligt, ellers gaar de uden Forlov, saa vidt jeg kan forstaa, og saa ser De dem aldrig mere. — Men maaske vil De selv grave Deres Ballast ud.«

»Hør, Lods.« — Ture lagde sin Haand paa den gamle Mands Skulder. »Jeg er begyndt galt paa dette her, ser jeg, og derfor vil jeg gerne bede Dem tilgive mig. Ikke at jeg vil ud i Dag, for det *vil* jeg; men fordi jeg ikke har vist Dem det Hensyn og den Tillid, to Mennesker skylder hinanden, naar de skal løse en Opgave i Fællesskab. De maa gerne tro, jeg siger alt dette for at faa min Vilje, for det gør jeg paa en Maade ogsaa. De maa ogsaa gerne anse mig for en uforskammet og daarlig Fyr; jeg bliver jo ikke anderledes af den Grund. Men saa vil jeg ogsaa bede Dem tro, at jeg fortryder, hvordan jeg har baaret mig ad overfor Dem. Vil De prøve at lade det være glemt, enten De nu vil hjælpe mig med at sejle Skibet ud eller ikke, for sejle skal vi.« Han rakte Lodsen Haanden, og den gamle Mand rakte ham sin uden at se op.

»Det var talt som en Broder,« svarede han. »Det hører man sjældent her. Jeg skal gøre, hvad jeg kan.«

»Se nu her, Lods,« fortsatte Ture. »De kender Floden, og jeg er vis paa, De kan sejle paa den selv om Natten er sort som Synd, hvis De har en flink Lodhiver hos Dem. Det kan *De*. — Jeg er aldeles ude af Stand til at sejle mig fri af Bankerne her, hvor der ikke findes en ærlig Fyrlinie eller Lysbøje. Derimod kan jeg faa denne lille Bark til at gaa forover og agterover, ja sideværts, om jeg vil. Jeg kan faa den til at græde og le omtrent. — Somme Tider tror jeg, at det en skønne Dag skal lykkes mig at faa den til at tale.

Hvad mener De? Skal vi saa gøre det?«

Lodsen nikkede, og Ture kaldt paa Førstestyrmand. »Lad Kanoerne hale op langs hver sin Side forude. Slaa en kort Hanefod om hver. Hug Kattaljerne og løb dem til Bloks. Kant Kanoerne vel indover, naar De surrer dem, for vi skal sejle med de Kanoer der og maa ikke miste dem, selv om Himmel og Flod staar i eet. Hver Vagt tager sin, og De maa faa Kulierne til at give en Haand med, for det skal gaa flyvende. Derefter giver De Bramsejl og Undersejl op og bjærger de lette Sejl, saa skal vi se Syner.« —

Tures Stemme var rolig trods Spændingen; men i den dybe Stilhed trængte den igennem og satte Liv forude. Før Styrmændene kom ned paa Stordækket, var Folkene allerede i Færd med at overhole Kattaljerne og paa Vej agterover for at hale ind paa Kanoernes Fangeliner.

Solen var sunket bag Urskoven. En kulsort Skybanke røg op over Himlen. De første Lyn havde længe spillet over Trætoppene. Nu hørtes Tordenens Artilleri i det fjerne. Dagslyset veg, og da Folkene kom ned fra Riggen efter at have gjor de lette Sejl fast, fik de første hede Vindstød Mærssejlene til at bovne ud med en Buldren, mens Regndraaberne begyndte at falde med en Lyd, som om »Perlemor« laa under et Bombardement af Smaasten.

Lodsen rystede paa Hovedet, da Skibet begyndte at skære over Stævn. »Disse Byger kommer altid ved Solnedgang — altid. Det kan ikke være uheldigere. — Vi maa ....«

Han overdøvedes af Bygen, der gik med et Brøl over Træerne paa den sydlige Bred, ramte »Perlemor« som en Lavine, der krængede den over til Barkholtet, mens det sidste Skær af Dagen slukkedes i Regnens sorte Flod.

»Kristian Højen til Haandloddet!« Tures Stemme snærrede igennem. »Lad os faa Lodskuddene kvikt efter hinanden.«

I nogle Minutter fløj »Perlemor« langs i en Luft, der syntes mættet af Lyn, til Lodsen hvæste. »Nu kan vi se Bøjerne, Kaptajn. Hvis de bare ikke rider under, gaar det fint. Vi er tværs af Jagdlust nu. Om lidt kan vi brase Ræerne firkant.« —

Ved Lynenes Skær lignede Sejlene uhyre Vinger under den dristige Sejlads. Langs Bredderne kurvede Kokospalmernes smækre Stammer sig skarpt mod en Baggrund af Ild. Himlen regnede Floder og Torden. Fra Lodsens ene Mundvig hang en pjaltet Cigaret.



»Luv Storebraser!« —

Begge Vagter tumlede agterover til Storebraserne. Regnen skyllede over Dækket i Strømme. Andenstyrmand var i Forhaand. Hans unge Stemme var blank af Mod og Spænding og flængede Vejret, da han sang ud. »Hal væk for »Perlemor«, Søfolk! — Hal væk for Fru Vester«!

Det sidste Udraab fængede. Det var nyt, og det var godt. Folkene skingrede det ud, mens de skværede Storeræerne. Det var Løsenet nu. Deres pjaskvaade Skikkelser laa langs Dækket og lagde al deres utæmmede Kraft i, da de stivhalede Braserne.

»Vi lader Fortoppen staa, som den staar,« raabte Ture til Førstestyrmand, da der var fast.

Der gik en Snes Minutter. »Perlemor« sprættede Flodens Bug op og skovlede det mudrede Vand fra Boven i svovlgule Kaskader, mens den bruste langs. Den krængede kun lidt nu, og Ture beroligedes med Hensyn til Kanoerne, som hele Tiden havde haft hans Opmærksomhed.

Han stod ved Siden af Lodsen. Luftens Eksplosioner under Lynene lød næsten uden Ophør; men alt var vel; thi de voldsomme Lyn belyste Floden fra Bred til Bred. Med korte Mellemrum hørtes Kristian Højens sindige, syngende Lodhiverstemme. »Fire Favne! — Fire Favne og en halv!«

Lodsen berørte Tures Skulder med en Finger, og ved næste Lyn saa Ture paa ham. Det vrantne, læderfarvede Ansigt vred sig til et fantastisk Smil, og Ture bøjede sig hen mod ham.

»Jeg vilde have svoret paa, at det ikke vilde gaa saa godt,« knurrede han. — Det er kvikke Folk, De har Kaptajn.«

Ture nikkede. »Det er Alverdens Søfolk,« sagde han bare; men der gik en hed Strøm af Stolthed gennem ham.

»Ser De Karantænestationen?« Lodsen bøjede sig frem paany. »Vi er straks tværs. Strømmen skærer haardt ind paa Commewyne, og Vinden trækker sig mere vestlig. Bras rundt for og skærp en Kende agter, før vi luver.«

— — —

»Perlemor« luvede lidt og lagde sig godt over, da den tog Vinden mere ind paa Laaringen. Ture tænkte paa den læ Kano, men blev pludselig afbrudt i sine Betragtninger ved Lodsens skrigende »Hal Mesanstagsejlet ned! — Hal ned — hal ned! — Roret er haardt oppe. Vi luver. — Om to Minutter tager vi Grunden. — Hal ned — hal ned! — Kap Trosserne til Kanoerne, hvis De har Skibet kært. — Jeg har intet Ansvar for dette her. Skibet er ikke manøvredygtigt. Det har lugtet Grunden og tabt Styret.«

Han slap Rattet, huggede i Luften med de magre, knyttede Næver, sprang op til Luvart og skreg. »Jeg lægger Ansvaret paa Dem — hele Ansvaret paa Dem!« — Rattet snurrede og Mesanstagsejlet røg ned med eet eneste Slag.

Førstestyrmand var sprunget til Rattet i samme Nu og lagde Roret op paany, mens Ture tog Lodsen i Skulderen med et Jerngreb.

»De gør Deres Pligt, Lods.« — Ture fangede hans Blik og saa et Sekund ind i et fortrukket Ansigt. Den gamle, dyngvaade Skikkelse rystede, saa Knæene slog sammen.

»De svigter os ikke, Lods. — Forstaar De. — Jeg skal nok sejle Skuden, blot De giver Kursen.

»Bras levende agter, Folk!« Han sprang selv til læ Storebraser.

— — —

Lodsen havde faaet Herredømmet over sine Nerver. Han stod til Luvart og dirigerede med Haandbevægelser. Ture havde taget Roret. Rortørnen havde været for haard for den gamle Lods. — Den rivende Flodstrøm satte et krapt Grundbraad over Resolutie Bar, da »Perlemor« med skærpede Ræer og for voldsom Krængning huggede sig udover; mens Vejret gik som et Brøl over Skov og Flod.

— — —

En Time efter red Barken for sit Anker ved Ballastpladsen ud for den lille Aa, der kommer fra Nordostlandet. Bygen var ovre. Strømmen løb ind med stærk Fart, og for første Gang i lang Tid vendte »Perlemor« Stævnen mod det aabne Hav.

Himlens sortblaa Ocean kuplede sig over Skibets lille Verden. Der var tyst efter Vejret. Den eneste Lyd var Søens Tumlen over Resolutie Bar og en ensom Panters snærrende Hyl fra den fjerne Flodbred i Sydvest.

Jo, Havet hørtes ogsaa, men kun som en sagte Kogen, der virkede paa Hørelsen som et fjernt, fjernt Kor af tusinde lykkelige Stemmer.

— — —

Helene lukkede Øjnene og bevægede Læberne svagt, da Ture kom ned og fortalte, at alt var vel. — Hun bad.

Medens Mester Diksen dækkede Bordet, sad Lodsen i Sofaen. Han havde trukket sit vaade Tøj af og hængt det op i Mesanriggen. Nu sad han barbenet med en af Tures Skjorter og et Par af hans Khakibenklæder paa og saa ud, som om

tropiske Byger ingensinde havde forstyrret hans Sinds Ro.

Ved Siden af ham paa Bordet hobede en Del Cigaretter sig op, som hans visne Fingre med stor Færdighed havde rullet, mens han sad og smaasnakkede med sig selv. — — »Jeg skal ikke ædes op af Moskitoer her,« hørte Ture ham sige, mans han lo ved sig selv.

— — —

Maalfidet var endt. Lodsen var gaaet ind i Sejlkøjen for at tilbringe Natten der. Styrmændene gik paa Dækket for at ryge en Pibe, men kom straks ned og trak Kappen over. Ture hørte dem forbande Moskitoerne. — —

Han sad ved Helenes Køje. Ingen af dem talte i lang Tid.

»Hørte du de sang?« hviskede han pludselig med et stort Smil. »Hal væk for Fru Vester.« Det var Andenstyrmand, der begyndte. Siden gik de paa til den. — Allesammen. — Hvad siger du, Bibernelle? Det var Grejer, hvad.«

Helene svarede ikke straks. Hun lagde sin Haand over Øjnene.

»Jeg hører det endnu,« hviskede hun omsider. »Hvor er de egentlig kære. — Det glemmer jeg dem aldrig.«

---

*Motor-Trawlerne. — Den største og interessanteste tyske Trawler er dansk Arbejde.*

Skønt man i Storbritannien ikke synes at have videre Tilbøjelighed til at installere Motor i Trawlere, er dette dog anderledes i andre Lande, og i Løbet af et Aarstid eller saa vil der foreligge Resultater fra flere Motor-Fiskefartøjer, og dette kan da muligvis indvirke paa britiske Trawler-Selskaber.

Den største og interessanteste Motor-Trawler, som endnu er bygget, er — maa vi med Stolthed sige — »Victoria«, som Buremister & Wain byggede til et fransk Selskab til Fiskeri paa Newfoundland-Bankerne. »Victoria«, som er 195 Fod lang og forsynet med en 750 b. h. p. Fire Takts Motor, har i Brug vist sig at være meget tilfredsstillende.

I Tyskland er bygget to eller tre Motor-Trawlere, og der er yderligere bestilt tre Fartøjer af denne Klasse; disse nye Fartøjer er mindre end »Victoria«, Længden er 123 Fod, lastet Depl. 360 Tons, Fiske- og Is-Kapacitet 135 Tons. Ogsaa disse Fartøjer bygges til Fiskeri paa de store Banker, og de faar hver en 360 b. h. p. Dieselmotor. Trawl-Spillene skal drives elektrisk.

*Den finske Strejke paa Retur.*

Der meddeles til »Göteborg H. och S. T.«, at 250 til 300 Havnearbejdere i Wiborg har genoptaget Arbejdet. Det er de saakaldte Landarbejdere, der arbejder til Skibssiden, men ikke ombord i selve Skibet. Derimod strejker vedvarende de egentlige Stuveriarbejdere, der tilhører Finlands Transportarbejderforbund. Nogle af disse sidste er dog allerede tidligere gaaet i Arbejde.

*Nyt Kongeskib.*

Paa Marineministeriets Budget er opført 170,000 Kr. som 1. Bidrag af en Bevilling paa i alt ½ Mill. Kr. til Terrænregulering og andre Arbejder paa Holmen, og 250,000 Kr. som første Del af en Bevilling paa i alt 1,300,000 Kr. til Bygning af et nyt Kongeskib i Stedet for »Dannebrog«. Bevillingen til Kongeskibet er den eneste større Nybevilling paa Finansloven.

*En ny Skibstype.*

Det er allerede velkendt, hvorledes Fremskridtene inden for Dieselmotorindustrien har foraarsaget, at der rejser sig nye Problemer inden for Skibsfartsverdenen, men det har ogsaa ført til, at Etableringen af nye Ruter har fundet Sted, som maaske under de gamle Forhold aldrig vilde være blevet til, hvis der ikke med Motorskibene var opnaaet større Hastighed og lavere Driftsudgifter. — Et af de mest bemærkelsesværdige Fremskridt af nyere Dato er den Udvikling, der nu sker paa Ruten New York—Buenos Ayres, med en Skibstype, der er ganske ny. Det engelske Storreredi Furness, Withy & Co. vil til Marts næste Aar aabne en Rute med 4 Skibe, der er under Bygning paa Clyden, og som lige saa vel er Fragt- som Passagerbaade, idet de laster 9000 Tons Gods, har Aptering for 150 Passagerer, og faar en Fart af 16 Knob. Med andre Ord, disse kombinerede Passager-Fragtdampere bliver sat i Stand til at gøre Turen til Buenos Ayres med samme Fart som de Skibe, der løber mellem Europa og sydamerikanske Havne, og som udelukkende befordrer Passagerer.

Vi har set, hvorledes enkelte Rederier til at begynde med lod bygge 11 Knobs Fragtbaade og lod dem indrette til at befordre indtil et Dusin Passagerer, for derefter at lade bygge kombinerede Passager- og Fragtbaade med op til 14½ Mils Fart, og Passagerbekvemmelighed for 50—60 Passagerer.

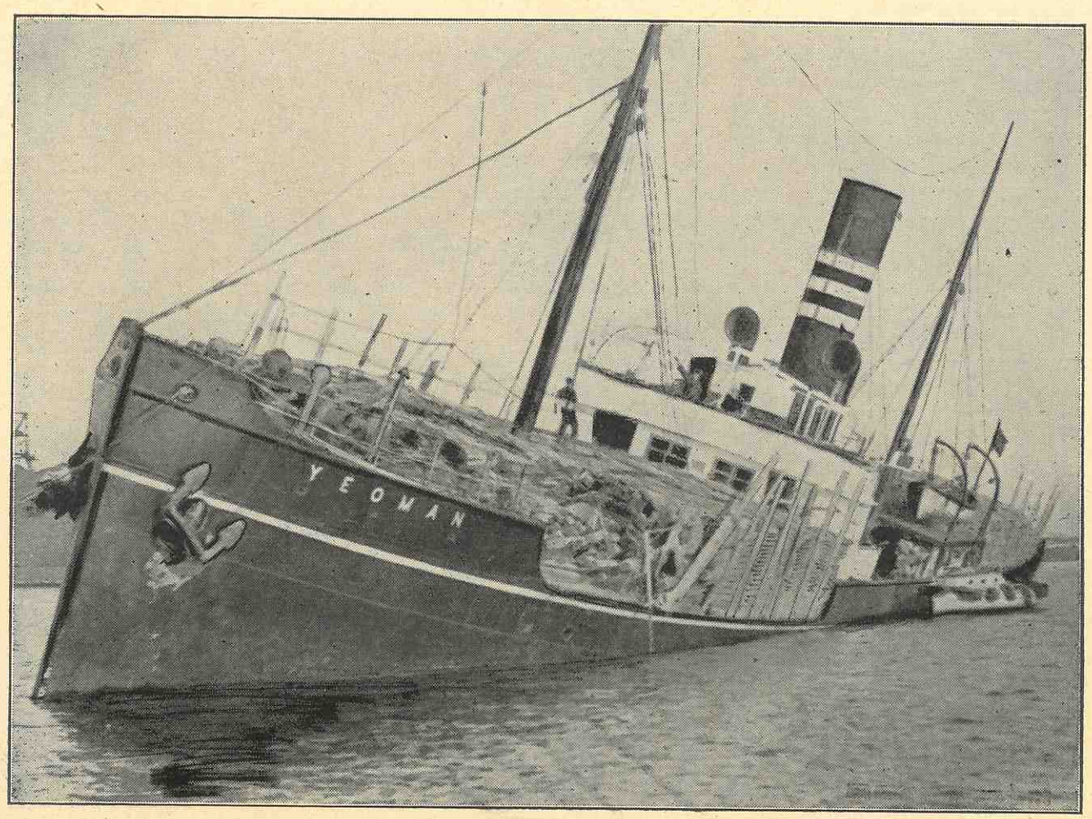
Dette gælder navnlig Linierne fra Europa til San Francisko, og man vil nu forsøge at indrette Skibene til at medtage et større Antal Passagerer, fordi det har vist sig, at mange foretrækker disse kombinerede Skibstyper, der er betydelig billigere at rejse med end med »Passager-Linerne«.

Men Springet til hurtiggaaende Linere, samtidig med at Tonnage-Kapaciteten i Sammenligning med store Fragtbaade bibeholdes, er endnu et Skridt videre frem paa Vejen. — Ganske naturligt trænger det Spørgsmaal sig i Forgrunden, om ikke de Principer, der nu udnyttes i Skibene paa Ruten New York—Buenos Ayres før eller senere vil blive tvunget ind i Skibe paa andre Ruter.

*Ogsaa Middelfart ønsker Havnetaksterne nedsat.*

Middelfart Kommune har nu rettet Andragende til Trafikministeriet om, ligesom Tilfældet har været med Aarhus, Aalborg og Nørre Sundby, at faa Ret til at nedsætte Havnetaksterne.






## Slagside.

Under den frygtelige Efteraarsstorm, som fornylig gik hen over Nordeuropa og Østersøen, var den engelske Damper »*Yeoman*« vel nok mellem de Skibe, som stærkest følte Stormens og Bølgernes Kraft. — »*Yeoman*« var paa Rejse fra Finland med en Last Træ, da den i Østersøen mødte haardt Vejr, saa haardt, at en stor Del af Dækslasten foruden blev skyllet væk af Søerne.

Med stærkt truende Slagside ankom Damperen til København, hvor den paa Reden fik rettet sig op derved, at en stor Del af Dækslasten blev losset i Prammе. Paa Billedet ser man »*Yeoman*« straks efter Ankomsten.

---

*Sejlet ned. — Forkert manøvrerende Sejlskib sejles ned af Damper paa Hals Barre.*

Da Gelasen »Mine« af Marstal forleden Nat stod ud over Hals Barre, blev den sejlet ned af Cementfabriken »Norden«s Damper »Ally«.

Galeasen fyldtes straks med Vand, men det lykkedes dens Fører, Kaptajn Petersen, at sætte den paa Grund uden for Sejlløbet og sammen med de to Mand, der foruden ham udgjorde Besætningen, at redde sig i Skibsjollen.

»Ally«s Fører, Kaptajn Madsen, rapporterer til sit Firma, at Ulykken er et nøjagtigt Sidestykke til Kollisionen mellem »Aalborghus« og et Sejlskib for nogen Tid siden. »Mine« laa forkert i Sejlløbet, og »Ally« maatte til Trods for sin Forret vige, da Sejlskibet pludselig drejede og kom ret for Damperens Stævn. Damperen laa i Kollisionsøjeblikket med standset Maskine.

*Fiskeriinspektionen.*

De danske Fiskeriinspektionsskibe er for Tiden udstationeret som følger:

Danske Farvande og Nordsøen: Torpedobaaden »Sværdfisken« (Orlogskaptajn Hammerich). — Færøerne: Inspektionsskibet »Beskytteren« (Orlogskaptajn Lowzow). — Grønland: Ekspeditionsskibet »Godthaab« (Kaptajn Riis-Carstensen). — Island: Inspektionsskibet »Islands Falk« (Orlogskaptajn Ackermann).

Den 12. Oktober afløstes »Sværdfisken« af Inspektionsskibet »Diana«, der hejste Kommando den 15. Oktober med Orlogskaptajn Hammerich som Chef; »Beskytteren« forbliver ved Færøerne til hen i Maj Maaned n. A.; »Godthaab« vender hjem, naar dets øvrige Tjeneste som Havundersøgelsesskib er endt, og »Islands Falk«s Station ved Island hæves i December.

# Bunkerkul hos Kineserne.

Kina er trods Revolutionen endnu ikke noget Fremskridtsland. Endnu sværges til de gamle Metoder, og Haandkraft foretrækkes som Regel for Maskiner.

Paa hosstaaende Billede, der er taget i Kaloom Docks i Hong-Kong, ses Kulierne i Færd med at slæbe Bunkerkul til en stor Damper ved Kajen, og det er jo unægtelig et andet Billede end det, som frembyder sig, naar Kulkranen svinger ud med en Tons ad Gangen.

Men de smaa letbenede Kinesere lader sig ikke forbløffe eller imponere af Opgavens Størrelse. Paa deres rappe Fødder iler de frem og tilbage, hver med sin lille Forsyning af Kul, vel vidende, at mange Bække smaa gør en stor Aa — eller rettere: der skal mange Stykker til en Bunke — og mange Bunker til at udgøre et Skibs Bunkers.

---

*Søens Mænd.*

Den 8. Oktober fyldte fhv. Skibsfører Carl C. Branth 60 Aar. Kaptajn Branth sejlede i mange Aar bl. a. i de Alfred Christensen'ske Selskaber, men trak sig for en Del Aar siden tilbage fra Søen, og er nu Indehaver af det kendte Danske Yachtbureau i Strandstræde.

*

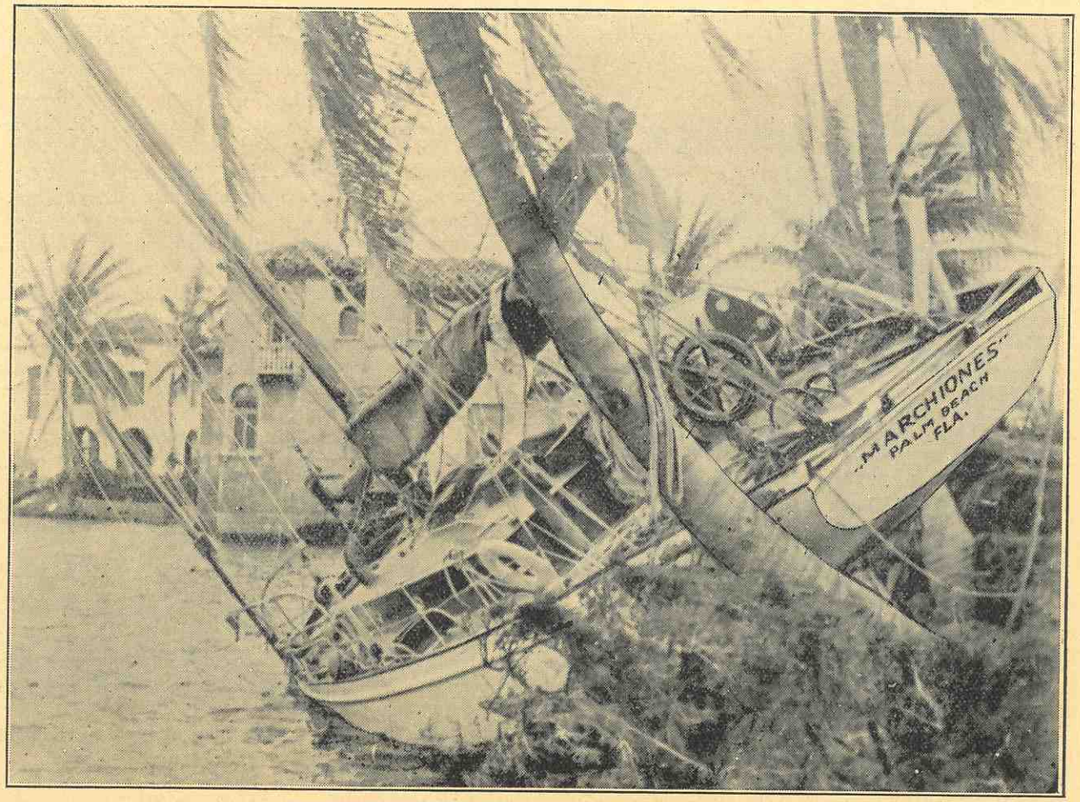
En i dansk Skibsfartskredse velkendt Mand, Konsul Gustov Holm i Hamborg, fyldte den 16. Oktober 65 Aar. Konsul Holm er Indehaver af Skibshandlerfirmaet Georg P. Møller, som han overtog i Aaret 1900, og han har siden drevet sin Forretning op til at være Hamborgs og maaske Kontinentets største Skibshandel. Blandt de danske Kaptajner tæller Konsul Holm mange Venner, der sikker har sendt ham en Lykønskning paa Fødselsdagen.

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn K. M. Hansen, fyldte 60 Aar den 6. Oktober. Kaptajn Hansen, der nu er pensioneret, gik i Land fra Dampskibet »Virginia«, der var det sidste Skib, han førte for D.F.D.S.

*Til Eftersyn.*

Svitzers Bjærgningsdamper »Gier«, der som man vil huske slæbte Dampskibet »Skinfaxe« fra Grønland til København, er nu gaaet til Strandgadeværftet for Eftersyn. Saa snart den er færdig ved Værftet skal »Gejr« afgaa til Norge, hvor den skal have Station i Vinter. Svitzers Bjærgnings-Entreprise, der hidtil kun har haft 2 Baade stationeret i Norge, sender altsaa nu yderligere »Geir« derop, og dens Omraade bliver antagelig det vestlige og nordlige Farvand.






# Naar Stormens Haand løfter.

Under den frygtelige Tornado fornylig ovre paa Floridas Kyst dræbtes ikke mindre end 7—800 Mennesker, medens Tab af Værdier løb op til flere Millioner.

Blandt Billeder af maritim Interesse derfra hidsætter vi ovenstaaende, der viser en Skonnert, Tornadoen og Flodbølgen i Forening satte op paa Kysten mellem Skovens Djungletræer som et andet Stykke Legetøj.

Palm Beach, Palmekysten, ved Florida er som bekendt et af Staternes yndede Udflugtssteder. Denne Kyststrækning har tidligere været hjemsøgt af lignende Ulykker, dog aldrig af et Omfang som denne sidste.

---

*Resultatet af Søsyge. — Kokken faldt over Bord og druknede.*

Der blev forleden afholdt Søforhør i Sø- og Handelsretten i Anledning af en Ulykke, der fandt Sted, da Svitzers »Gejr« i Juli Maaned var paa Vej til Grønland for at ledsage »Skinfaxe« hjem til Danmark efter dens Grundstødning ved Holsteinsborg.

Kokken, N. V. Larsen, forsvandt pludselig en Dag fra Skibet. Det sidste, man saa af ham, var, da han syg og elendig af Søsyge stod ved Rælingen og kastede op, og Maskinmester Schultz saa da den medtagne Mand vakle hen mod Kabyssen. Larsen havde været søsyg, siden Skagen passeredes, og Besætningen mener, at han i sin syge Tilstand ikke har passet paa, men er faldet over Bord, da Skibet tog en Overhaling.

Da man opdagede hans Forsvinden, vendte »Gejr« straks om og søgte efter den forsvundne Kok, men det var haabløst. Han var og blev borte i Atlanterhavet.

*En ny Ror-Anordning, der gør Styremaskinen overflødig?*

Fra Hamborg meddeles om en interessant Ny-Anordning paa Rorkonstruktionens Omraade.

Det drejer sig om et af »Deutsche Werft« patenteret »Simplex-Balanceror«, der er anbragt i »Hapag«s nyeste Motorskib »Duisburg«. Paa Roret udgør Ror*stævnen* tillige Ror*akslen*. Da Roret i Kraft af sit draabeformede (eliptiske) Gennemsnit frembyder den mindst mulige Modstand under Skibets Fart, behøver det kun en Brøkdel af den Kraft til Drejning, som almindelige Ror kræver. Styremaskinen i »Duisburg« er derfor kun udstyret med en Trediedel af den Kraft, som en Styremaskine til et almindeligt Ror skulde have, og ved den næste Nybygning vil man helt undvære Styremaskinen og styre Skibet med Haandkraft.

## *Ny norsk Motor-Tanker.*

Forleden Lørdag blev fra Nakskov Skibsværft søsat en stor Motor-Nybygning, det 11,000 Tons Tankskib »Sir Karl Knudsen«, bygget til Rederiet A. F. Klaveness & Co. i Oslo.

Skibets Dybgang er ca. 25' 9" og det er bygget efter Isherwoods Langskibs-Spantesystem til Lloyds højeste Klasse.

Lastrummene bestaar af 20 Højtanke og 12 Sommertanke, som er forsynet med svære Rørledninger til Ind- og Udladning af Olien. Maskineriet bestaar af 2 Dieselmotorer paa tilsammen 4000 I.H.K., som vil give Skibet en Fart af 11½ Kob. Skibet er opkaldt efter den i alle skandinaviske Rederkredse kendte norskfødte Sir Karl Knudsen, der er Medindehaver af det store Mæglerfirma Clarkson i London.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et 9100 Tons Lastmotorskib til Dampskibsselskabet Norden (P. Brown jr. & Co.) her i København.

*Et dramatisk Søforhør.*

»Skinfaxe«s Skibsdagbog beretter fra Rejsen Tyne—Holstensborg den 27. Juni:

Kl. 2 stødte Skibet paa et Undervandsskær i Nærheden af Land. Man fik traadløs Forbindelse med Godhavn og fik Besked paa, at »Godthaab« og »Gertrud Rask« vilde komme til Assistance. I Løbet af Aftenen kastedes 100 Tons Kul overbord. Den 30. Juni blev Skibet slæbt ind til Holstensborg.

Da »Skinfaxe« den 5. September manøvrerede paa Ivigtuts Red, sprængtes en Wire, hvorved Matros Andersen blev ramt og saaledes kvæstet, at han senere afgik ved Døden paa Sygehuset.

— Under Søforhøret i Sø- og Handelsretten forklarede Kaptajn Theilland, at efter Bestikket skulde »Skinfaxe« den 27. Juni være ved Indselingen til Holstensborg. Imidlertid strandede han 3 Sømil nordligere og mener, at Skibet er forsat af nordgaaende Strøm.

Fra Rettens Side blev Kaptajnen spurgt, om han ikke havde fundet det betænkeligt under de foreliggende Forhold at gaa ind mod Land uden Landkending. Han svarede, at Vejret var klart, og at han ikke fandt nogen Betænkelighed lige saa lidt som Styrmand Nielsen fra Grønlandske Handel, der var fulgt med som Kendtmand.

Styrmand Arp forklarede, at han efter Grundstødningen opdagede, at Middagsbestikket for den 27. Juni ikke var blevet udregnet. Han gav sig derefter om Natten til at regne det ud, men er senere blevet opmærksom paa, at han har regnet galt.

Han forklarer videre, at Skibet havde et Kort over Grønland fra 1918. Det var det, man havde sejlet efter. Hvor det er blevet af, véd han ikke.

Senere forklarer han, at han efter Søforhøret i Grønland havde spurgt Kendtmanden om, hvor det forsvundne Kort kunde være henne. Kendtmanden svarede, at han havde taget det, da man slet ikke havde Lov til at have det gamle Kort ombord. Baade Kaptajnen og Styrmand Vestergaard havde været til Stede ved denne Lejlighed.

Kaptajn Theilland husker ikke at have hørt noget herom.

Styrmand Vestergaard husker godt den paagældende Udtalelse. Han forklarer, at det var ham, der skulde have udregnet Middagsbestikket, men han blev beordret til Telegraftjeneste og fik derfor ikke Tid.

Hermed sluttede Søforhøret.

*Ekskluderet Søfyrbøder. — Forbundet dømt til at genoptage ham.*

Søfyrbøder Antonius Andersen blev i sin Tid valgt til Hovedbestyrelsesmedlem af Søfyrbødernes Forbund og rejste her en skarp Kritik over hvad han erfarede. Han hævdede, at den kommunistiske Formand Richard Jensen paa Arbejdsløshedskassens Bekostning havde favoriseret sine nærmeste Venner og Meningsfæller, at døde og ekskluderede Medlemmer havde deltaget i Urafstemningerne indenfor Forbundet, og at Forbundets Ledelse og dets Funktionærer ikke havde haft Orden i deres Regnskaber.

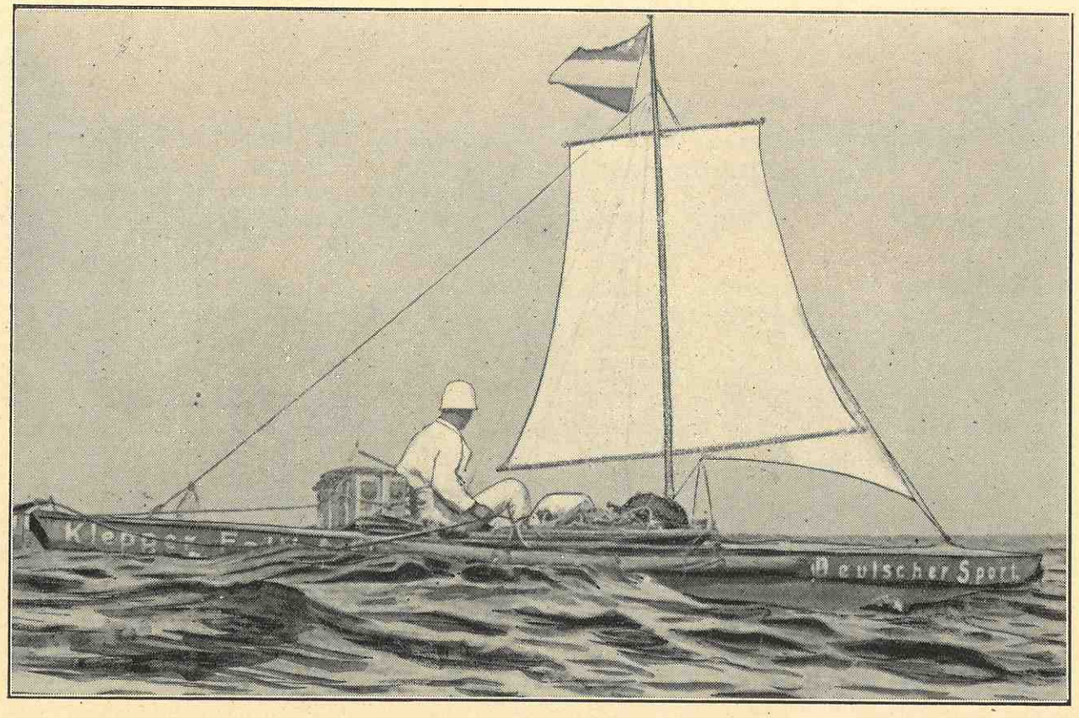
Det endte med, at Søfyrbøder Andersen selv blev ekskluderet, og han har derefter anlagt Sag for at blive genoptaget.

Landsretten udtaler i sin Dom forleden, at Andersen ikke har kunnet godtgøre, at der er udvist noget uhæderligt eller svigagtigt Forhold fra Forbundsledelsens eller Funktionærernes Side, men der er paavist Mangler ved Kontrollen med Hensyn til Afstemningen og Uklarhed med Hensyn til Regnskaberne.

Forbundet blev derefter dømt til at genoptage Andersen og betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Forbundet agter at appellere Sagen til Højesteret, og samtidig vil Andersen anlægge en ny Sag, for at faa Erstatning for tabt Fortjeneste.






# Saa langt og dog —!

Det er ikke alene Luften, som har sine Pionerer og dødsforagtende Helte paa Sportens Omraade, ogsaa Sejlsporten, hvis man kan kalde det saadan, har sine.

Maaske er Sejlsport i denne Betydning dog i dette Tilfælde et stærkt Udtryk, men det er dog brugt af Udøveren selv.

*Klepper* foretog sin Sejlads fra de kanariske Øer over Atlanterhavet til Sct. Thomas, ca. 2730 miles, i en Kano, som ovenstaaende Billede viser, og blev sidst set i Nærheden af Florida. Han havde da været 58 Dage undervejs, men er antagelig kommen ind i Stormcentret, som har sendt ham til Bunds.

*Skibes Levealder før Krigen og nu.*

Nogle har den Opfattelse, at alle Skibe paa over 20 Aar bør hugges op, men ved Søsætningen af P. and O.-Lineren »Viceroy of India« paa 19,000 Tons udtalte Lord Inchcape, at man turde gaa ud fra, at Skibet vilde være anvendeligt i de kommende 25 Aar, og selv efter denne Tid vilde Skibet næppe være utjenstdygtigt.

Før Krigen udtalte derimod Sir Thomas Sutherland, at en gennemsnitlig Levetid for en P. and O.-Liner var 15 Aar, og at Rederiet aldrig benyttede et Skib, der var mere end en Snes Aar gammelt. Lloyds Register viser netop, at kun fire af Rederiets store Dampere er over en Snes Aar og kun ni mellem 15 og 20 Aar gamle, medens Gennemsnitsalderen er 10½ Aar.

Cunard Liniens Dampere sejler meget længere; »Etruria« og »Umbria« gik til Ophugningsværftet, da de var over 26 Aar gamle, medens »Mauretania«, der blev bygget i 1907, stadig slaar sine egne Rekorder i den atlantiske Fart og synes egnet for mange Aars Sejlads endnu.

At Linerne gennemgaaende ikke kan blive ret gamle, skyldes maaske de sidste Aars Forbedringer i Maskineriet; man forlanger højere Fart, og man vil have større Skibe paa Ruten, skønt de ældre Skibe sikkert endnu i nogle Aar kan opfylde Trafikens Krav.

Hvad Fragtskibe angaar, var der før Krigen nogle Redere, der afviklede deres 12 Aar gamle Skibe, og nu er der mange, der mener, at kun det mest moderne Skib, kan betale sig.

Dieselskibenes Levetid er selvfølgelig endnu ikke fastslaaet, men saa langt Erfaringen gaar, er der Grund til at antage, at de selv efter en Tjenestetid paa 25 Aar stadig vil kunne drives økonomisk.

*Der sættes nu haardt imod haardt i den tyske Skibsværftsstrejke.*

Strejken ved de tyske Skibsværfter har nu faaet en yderligere Skærpelse, idet alle de Skibe, der laa i Hamborg for Reparation, har maattet beordres til Udlandet. Blom & Voss' Skibsværft i Hamborg har opsagt alle de Arbejdere, der nedlagde Arbejdet den 1. Oktober, og det meddeles yderligere, at Værfterne i Kiel har besluttet sig til ligeledes at afskedige alle de Arbejdere, der har fulgt Fagforeningernes Strejkeparole.

Udsigt over Helgolands Krigshavn.

# De overklippede Kanoner.

## Fæstningen Helgolands Nedlæggelse.

En af Paragraferne i Versailles Traktaten lød paa Nedlæggelse af alle Fæstningsværker og militære Anlæg paa Helgoland, og en international Kommission nedsattes. En Under-Kommission heraf tog sig af den praktiske Udførelse, og Arbejderne paabegyndtes i 1920. Efter Tyskernes Beregning vilde det tage syv Aar at gennemføre en grundig Nedlæggelse af Fortifikationerne, men Englænderne ændrede de udkastede Planer og gennemførte Nedlæggelsen paa betydelig kortere Tid.

Oprindelig var Øen Helgoland engelsk Besiddelse, men i 1890 skete et Mageskifte med Tyskland, der gerne vilde erholde Øen som Forpost, medens England til Gengæld fik meget betydelige Strækninger paa Østkysten af Afrika overdraget. Øens Beboere fik Optionsret til at forblive engelske Borgere, ligesom England forbeholdt sig Ret til at have en Lloyds Signalstation paa Øen, endvidere skulde engelske Fiskere have Ret til at gaa i Land og tørre Net, naar de ønskede det.

Med Krigen ophørte disse Rettigheder af sig selv, og de nu resterende Helgolændere blev tyske Medborgere. Ikke desto mindre blev samtlige Helgolændere den 1. August 1914, fire Dage før Krigen brød ud, kastet i Fængsel. Den 4. August, da Englænderne aabnede Fjendtlighederne, blev samtlige Beboere, 2500 ialt, overført til Blankeneese ved Hamburg og erstattet af en Flaadegarnison paa 4300 Mand.

Anlægget af Befæstningen begyndte i Aaret 1904 og var afsluttet 1914 samtidig med Udvidelse af Kieler-Kanalen.

---

*Det store Ombygningsarbejde i Hamborg Havn.*

Arbejdet i Hamborg Havn med Ombygninger og Udvidelser er allerede i fuld Gang, men det ser ud til, at de faar et meget større Omfang, end man fra først af havde tænkt sig. Det er navnlig af Hensyn til Hamborg—Amerika-Linien, som jo i dette Aar har forøget sin Tonnage betydeligt, med ca. en Snes Ruteskibe, og som derfor kommer til at lægge Beslag paa megen Kajplads.

I denne Anledning paatænker man betydelige Udvidelser af Vulkanhavnene og de gamle Petroleumshavne. Endvidere skal Havnen i Altona og Waltershofer samt Mühlenwuderhavnen moderniseres og ombygges, og i det hele anslaar man Omkostningerne ved disse forskellige Anlæg til omtrent 150 Mill. Mk. Men saa staar Hamborg Havn ogsaa som en flot Nummer 1 i Konkurrencen mellem de kontinentale Havne.

*Tankfragterne*

har i den seneste Tid været meget lave, og dette har nu resulteret i, at over 30 engelske Tankskibe har maattet lægges op. I Norge har ogsaa adskillige Tankskibe maatte lægge op, og det ventes, at flere af de undervejs til Lossehavn værende Tankskibe efter end Udlosning maa lægges op paa Grund af manglende Fragttilbud. I det hele taget ventes der en meget sløj Tid for Tankskibstonnagen.

Kanonerne saves over med Oxygenflamme.

*En Ø-Fæstning.*

Under Krigen lignede Øen mest af alt et mægtigt synkefrit Krigsskib — omkring 3 Kvartmil langt og 1 Kvartmil bredt. Der fandtes en Armering paa 8 30,5 Centimeters Kanoner og et stort Antal sænkelige Batterier og Luftkanoner. Stedet er egentlig en Øgruppe bestaaende af Hovedøen *Helgoland* og Sandbanken *Dune,* adskilt ved en Kanal paa ca. 1 miles i Bredden. Før Krigen var Øen et yndet Badested, der om Sommeren havde op mod 20,000 Indvaanere, dette Antal er atter opnaaet efter Krigen, skønt Øen nu er engelsk.

Beskyttelsen af Fæstningsværkerne kunde naturligvis paa den faste Jord gøres stærkere end paa et Skib, der var saaledes metertykke Betonmure om Kanonstaderne, medens disse stod paa 15 Meter tykke Fundamenter. Værkerne i Nord og Syd var forbundet ved to Passager, hver en halv Mil lang med

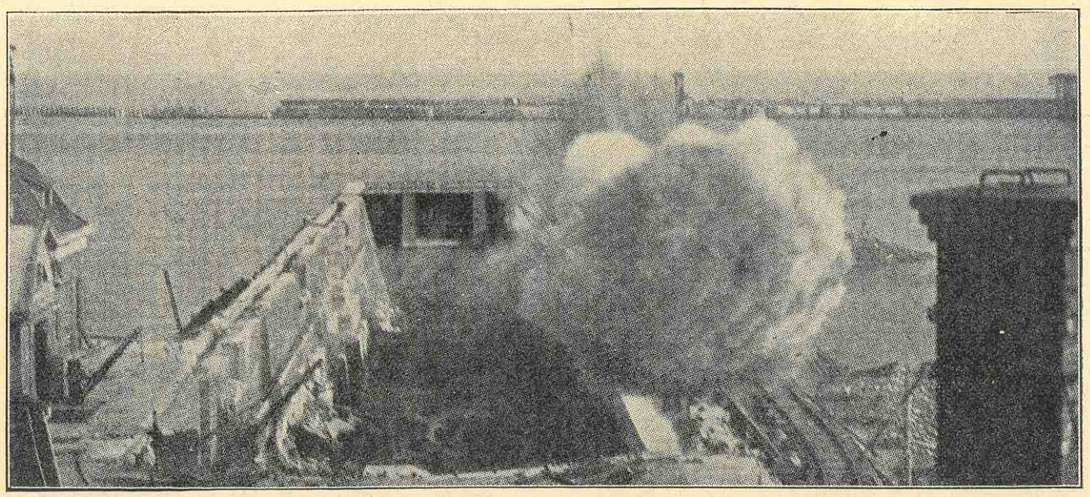
---

*De gamle Sømænds Hvilehjem.*

Til Fordel for Hvilehjemmet i Lillerød, som fornylig blev indviet og taget i Brug, afholdt Prins Valdemars og Prinsesse Maries Fond forleden en stor Basar hos Wivel. Det var inden for Fondet en stor Begivenhed, idet den sidste Basar blev afholdt i 1898 under Prinsesse Maries Protektion. Siden da er Fondets Medlemsantal vokset til 1000, fordelt i 35 Lande, og til Basaren var der kommet Gaver fra saa fjerne Lande som Japan, Porto Rico og St. Thomas. »De Danske derude« havde et Værelse for sig selv, og i den store »Porcelænsbod«, som bestyredes af Fru Kaptajn Holst, kunne man bl. a. købe Prins Valdemars Fødselsdagsplatte, som i Dagens Anledning var udsendt fra den kgl. Porcellænsfabrik. Prins Valdemar og flere Medlemmer af Kongefamilien var tilstede ved Basaren, der havde Sukces, og flere kendte Kunstnerinder og Kunstnere assisterede ved Aftenunderholdningen.

*»Krassin« hjemme i Leningrad.*

Isbryderen »Krassin« ankom forleden Eftermiddag til Leningrad, hvor den fik en begejstret Modtagelse. Skibet hilstes med Kanonsalut, og store Menneskemasser bragte Besætningen en stormende Hyldest. Besætningen ventes snart at ankomme til Moskva, hvor den sikkert vil blive fejret paa ligesaa overstrømmende Vis.



En af de første Minespringer.

Sidegange til Magasinerne, der ligesom Maskinerierne og andre tekniske Rum laa i en Dybde af indtil 60 Fod under Jordoverfladen. Paa Nordsiden af Øen var et sænkeligt Fyrtaarn, der umærkeligt forsvandt i Jorden, hvis Situationen trak op til Kamp.

*Havnen.*

Den glimrende Havn, omtrent saa stor som Dowers, kunde rumme talrige Torpedoødelæggere og U-baade, men Tørdokken, som først blev færdig i 1918, kom aldrig i Brug.

Man skulde synes det urimeligt at ødelægge en Havn beregnet til saa smaa Fartøjer, men det var efter Bestemmelsen umuligt at lade denne urørt, da den dog havde vist sig uundværlig for U-baadene. Da i Vinteren 1916—17 de tyske Floder var tilfrosne og hindrede U-baadenes Fart, benyttede ikke mindre end tresindstyve U-baade Havnen som Basis. Og medens Frosten i to Maaneder bandt de tyske Floder, lykkedes det U-baadene med Havnen som Basis, at anrette Skade paa den engelske og de allieredes Skibsfart til et Beløb af ikke mindre end nogle og tredive Millioner Pund Sterling.

Befæstningerne og Havnen havde ialt kostet femogtredive Millioner Pund, og skønt de store Kanoner kun en enkelt Gang gav Ild, kan det siges, at den af U-baadene anrettede Skade har indtjent Bekostningerne.

Engang lykkedes det den engelske Admiral Tyr-

---

*Fiskedamper med Fryseanlæg. — En Udvikling af Ottesens Metode.*

Den tyske Havfiskeriforening har allerede i længere Tid beskæftiget sig med Forsøg paa at konservere Fangsten frisk ombord i Fiskedamperne paa en anden Maade, at den kan behandles ligesom frosset Kød og bringes paa Markedet i fejlfri Stand. Disse Forsøg er nu naaet saa langt, at man paa et Værft i Kiel har begyndt paa Bygningen af den første, med Fryseanlæg forsynede, Fiskedamper. Det drejer sig om det bekendt danske Ottesen-Patent, som ved tyske Tillægspatenter siges at være forbedret saaledes, at det nu ogsaa skal kunne anvendes paa den begrænsede Plads i en Fiskedamper.

Hidtil har man foretaget Konserveringen af Havfisk saaledes, at Fisken blev nedpakket i Is, men denne Metode har den Ulempe, at Fisken let faar et mindre godt Udseende, og desuden er dens Holdbarhed, alt efter Vejrliget, stærkt begrænset og turde højt regnet være fire Uger. Derfor er Fiskedamperne tvungne til at indskrænke deres Fangster til Nærheden af den tyske Kyst, og disse Fiskepladser er delvis allerede stærkt gennemsøgte.

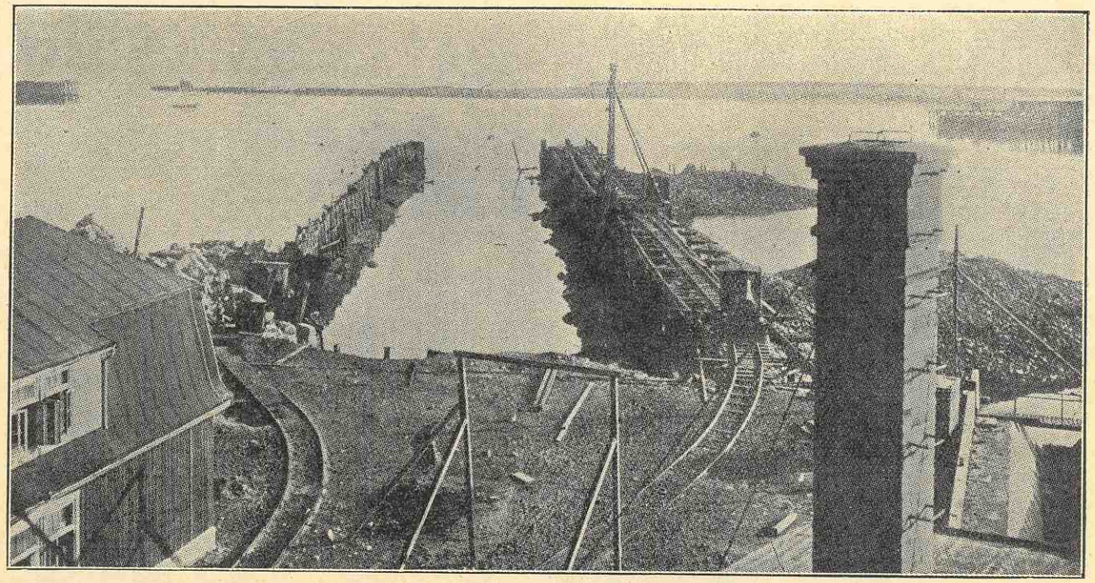
Hvis det nye System holder, hvad det lover, vil Fiskedamperne derimod kunne opsøge Fiskepladser, som ligger langt borte fra den hjemlige Kyst og hidtil næsten ikke er blevet besøgt af tyske Fiskedampere. Rejsens Varighed vil da ikke spille nogen større Rolle, fordi de fangne og frosne Fisk skal kunne holde sig friske i ubegrænset Tid. Derved kunde saa igen Tilførslerne til de tyske Fiskemarkeder bedre reguleres, og de store Prissvingninger, som nu er saa almindelige, kunde undgaas. Desuden vilde Varen sikkert blive billigere, fordi Risikoen formindskes.

Da den danske Opfindelse som sagt er sikret for Tyskland og forbedret ved tyske Patenter, foreligger ogsaa den Mulighed, at den tyske Værftsindustri kan drage Nytte af Nyheden, især da der kun kan være Tale om Nybygninger, idet Indbygningen af saadanne Køleanlæg i gamle Dampere næppe vil kunne gennemføres. Der foreligger allerede mange Forespørgsler fra udenlandske Fiskeri-Interessenter.

*Almindelige engelske Gaskoks eller »Coalite«?*

Den svenske Rederforening henleder sine Medlemmers Opmærksomhed paa, at en bestemt Kvalitet Koks, der afskibes fra Goole og andre engelske Østkysthavne under Navnet »Coalite«, er ca. 20 til 25 pCt. lettere end de sædvanlige engelske Gaskoks. Der maa jo naturligvis forlanges en tilsvarende højere Fragt for disse Koks end for de sædvanlige Gaskoks.





Dokbassinet fuldt af Vand.

with med en let Eskadre at afgive Ild paa lang Afstand, ved denne Lejlighed skal Øens Kommandant være bleven bragt for en Æresret og bebrejdet, at han ikke havde formaaet at afværge dette. En anden Gang i Tykning løb de engelske Torpedobaadsødelæggere, Destroyers, tæt ind under Klipperne uden at blive ramt, men de svære Kanoner paa Øen gjorde dog under hele Krigen Øen værdifuld som Flaadebasis. Efter Englændernes Angreb paa Zeebrügge 1918 blev hele Øen omgærdet med Pigtraad og Maskingeværer plantet ved alle Stier, idet Tyskerne øjensynlig ventede, at Turen næste Gang kom til Helgoland.

*Ødelæggelsen af Værkerne.*

Selve Molerne blev taget under Behandling paa den Maade, at man ved Eksplosionen gennembrød Molernes Basis og lod de svære Vinterstorme og det bølgende Hav om Resten. Samtidig bragte Elben Millioner af Tons Dynd med sig, hvorved der efterhaanden dannede sig en naturlig Barre paa Stedet.

---

*Fra den tyske Skibsfart. — Strejken paa de tyske Skibsværfter. — En Outsider i Sydamerikafarten. — Fusion i det tyske Havfiskeri.*

Fra Hamborg meddeles, at der den 1. Oktober udbrød Strejke i den tyske Skibsbygningsindustri. Samtlige Værfter ligger stille, og kun de allernødvendigste Arbejder udføres af de faa gamle Folk, der ikke omfattes af Strejken, samt af Lærlinge. Omtrent 50,000 Mand rammes af Arbejdsstandsningen. Rigsarbejdsministeren kunde ikke gaa med til et Løntillæg af 4 Pfg. pr. Time og Forkortning af Arbejdstiden med 1 Time om Ugen, hvorefter der udstedtes Strejkeparole.

Værftindustrien rammes haardt af Arbejdsnedlæggelsen, thi der er Fare for, at Reparationsarbejderne, der er Værfternes Hovedindtægtskilde, under en længere Strejke vil gaa til Udlandet. Endvidere har flere Værfter meget betydelige Arbejder i Gang, tildels for Udlandets Regning, og hvis Nybygningerne ikke afleveres i rette Tid, kan dette faa en uheldig Indflydelse paa yderligere Bestillinger, som netop er af stor Betydning for den tyske Værftindustri. Foreløbig er der ikke Udsigt til en snarlig Bilæggelse af Konflikten. Lederne af Værfterne, der er naaet til Grænsen for deres Betalingsevne, fordi de med højere Løn ikke mere kan konkurrere med Udlandet, er — som en førende Mand indenfor Hamborgs Værftindustri udtaler — fast besluttet paa i k k e at give efter. Paa den anden Side vil Arbejdernes Ledere sætte alt ind paa, at opnaa Fordele for de fagorganiserede Arbejdere for derved at vinde de Medlemmer af Fagforeningen tilbage, der var gaaet over til Kommunisterne.

Den nuværende Situation er en naturlig Følge af Udviklingen i de sidste Aar, hvori Lønnen hvert halve Aar er blevet forhøjet, og hvorved den tyske Værftindustri stadig er blevet stillet uheldigere i Konkurrencen med Udlandet. Standsningen af flere store Værfter har vist, at Grænsen, hvortil man turde gaa uden at bringe Værftindustrien i Fare, forlængst er naaet. Giver man efter for Arbejdernes Krav, vil dette føre til, at endnu flere Skibsværfter maa standse deres Virksomhed.

For at beskytte sig mod Indtrængen af Kapital udefra har »Stettiner Oderwerke, Schiffs- und Maschinenbau A.-G.« besluttet sig til at forøge Kapitalen med Præferenceaktier for 2,64 Mill. R.M.

*

Sydamerika-Konferencen har god Udsigt til at slippe for en af sine mest haardnakkede Modstandere. Der hentydes til den norske Skogland-Linie, der — efter hvad der forlyder i velunderrettede Skibs-

Havet æder Resten væk.

Ligeledes blev Dockrummet opfyldt af Sten og Murrester. Kanonerne blev gennemsavet til passende Stykker og borttransporteret oppe fra Fæstningsværkerne og ned til Havnen. Rummene nede under Jordens Overflade tillige med Bærepiller blev sprængt i Luften og paa de skraa Volde ovenover bredte sig snart et Græstæppe til lige stor Glæde for Faar og Badegæster.

Endelig blev selve den underjordiske Tunnel ødelagt, efter at man først havde bygget en Cement-Vandledning gennem hele dens Længde til Vandforsyning for Øen og dens talrige Beboere.

I dette store Nedrivningsarbejde deltog ikke mindre end henved 600 tyske Arbejdsmænd, og trods Forholdene forløb det hele uden mindste Mislyd. Det var selve den tyske Bygmester, som havde den tvivlsomme Fornøjelse af at nedrive sit eget Værk.

---

fartskredse, meget snart maa indstille sin Fart. Allerede i November bliver antagelig intet af Rederiets Skibe sendt til Brasilien. Aarsagen til, at man indstiller Farten, angives at være det svære Tab, som Rederiet har lidt i Ratekampen med Konferencen. Opretholdelsen af Linien var allerede for nogle Maaneder siden blevet mere og mere usikker paa Grund af de finansielle Vanskeligheder. De store Tab vil antagelig tvinge Rederiet til i det mindste at afhænde en Del af sin Tonnage til Dækning af Hypothekgælden.

*

Et Tilfælde, der har givet Anledning til megen Ængstelse, er indtruffet i det tyske Havfiskeri, hvor man tænker paa at danne et Monopol eller en Trust. Det drejer sig om en Fusion af begge de største tyske Fiskeriselskaber, det tyske Dampffischerei Gesellchaft »Nordsee« i Nordenham og Cuxhavens Hochseefischerei A.-G. Ved Sammenslutningen af begge Selskaber bliver 115 af omtrent 360 Dampere i det tyske Havfiskeri bragt paa een Haand, hvorved man vil faa stor Indflydesle paa det tyske Fiskemarked, og derved kan man dirigere Damperne saaledes, at en Overfyldning af et Marked med Varen kan undgaas; tillige faar man Indflydelse paa Prisniveauet.

Da man efter Ledelsens Udtalelser ikke tænker paa at overtage flere Fiskeriselskaber, og da den nyetablerede Sammenslutning stadig staar overfor en Flaade tilhørende mindre Fiskeriselskaber, er Faren for en Monopoldannelse vel ikke saa stor, saa meget mere som man ogsaa maa regne med Damperne fra Udlandets Fiskeriselskaber, der ofte kaster store Mængder Fisk ind paa det tyske Marked. Til Gennemførelse af Sammenslutningen vil Styrelsen af »Nordsee« paa den overordentlige Generalforsamling forslaa en Forøgelse af Aktiekapitalen fra 8 til 20 Millioner R.M.

*Karantæne for Skibe, der skal til de kanadiske Søer.*

Paa given Foranledning gør vi opmærksom paa, at alle Skibe af fremmed Nationalitet, der sluttes til Havne i de kanadiske Søer, ifølge Lov er pligtige til at underkaste sig Karantæneinspektion i Ogdensburg N. J. — Saafremt dette undlades, kan vedkommende Skib idømmes Bøder op til 5000 Pund Sterling, og der bliver fra Avtoriteternes Side taget meget strengt paa dette Forhold.

Det skal flere Gange være hændt, at de kanadiske Lodser ikke gør fremmede Skibe opmærksom paa Karantænepligten og det store Bødeansvar.



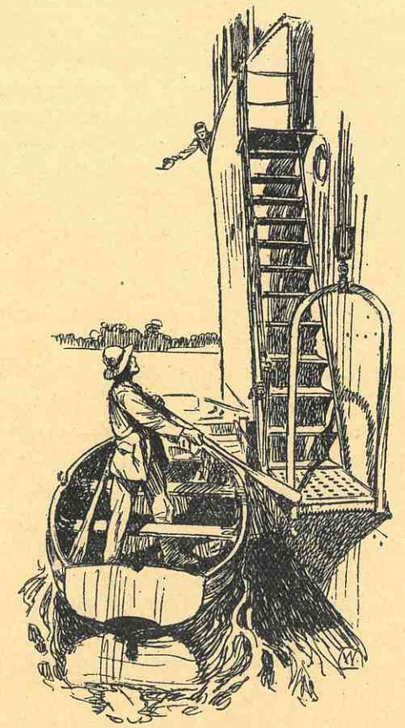
# TYV OVER TYV

Gule John strakte sig velbehageligt i Strandbreddens Sand og lod Blikket glide over mod Barbados' Hovedgade, hvor den mundede ud i Havnekajen. Et surt Udtryk gled over hans Ansigt, medens han lod Tankerne glide tilbage til den nærmest foregaaende Tid. Selvfølgelig var det en højst beklagelig Fejltagelse, at han var dumpet ned her i Vestindiens mest travle Hvepserede, netop som Autoriteterne var meget interesseret i at faa fat paa ham.

Gule John havde faaet sit Tilnavn, fordi han havde en stærk Modvilje for at vadske sig, hvad der gav hans Ansigt et Skær af Blandingsblod og gammelt Støv, og under hans Operationer omkring i Vestindien var han derfor efterhaanden bedst kendt under dette Navn baade af Politiet og de ærede Kolleger.

Som de fleste af hans Slags havde han været noget af hvert, Arbejdsmand, Dokarbejder, Bootlegger, Kok i et Smuglerkompagni, kort sagt Eventyrer om en Hals. Hans Navn var lige saa ofte paa Listen over eftersøgte Personer paa de »store Antiller«, som det var paa Listen paa de »smaa Antiller«. Og medens det altsaa i denne Omgang var lykkedes ham at smutte fra Autoriteterne i Trinidad, var han nu dumpet ned for Autoriteterne i Barbados. Derfor laa han her og var utilfreds med det hele og ligesom en Smule urolig.

For en halv Time siden var han kommen ned ad Bridgetowns travle Gader og var slaaet ind paa Vejen herover mod Strandbredden i den Hensigt at blive fri for at kigge for meget paa den hvide Befolkning og forøvrigt ogsaa for at blive fri for at blive bekigget af den, og nu laa han altsaa her og betragtede de indfødte Færgemænd, som førte deres Baade til og fra Skibene paa Reden, og saa ønskede han imellem, at det skulde lykkes ham at finde en Maade, der kunde faa ham bort med et af disse Fartøjer. Langs hele Kajen laa der Skibe, Skonnerter, Borke, Brigger og Dampere. Ude paa Reden laa flere store Linere klar til at gaa til Jamaica eller England, og imellem disse skimtede han et Par mindre Dampere med sortmalet Skrog og gule Skorstene, det var Dampere, som gik i Rutefart paa Øerne til Trinidad, Guadeloup eller Domingo. — Hver



fjortende Dag afsejlede en af dem, og John var klar over, at slap han ikke med den første, vilde han være lænket til Stedet de næsten fjorten Dage, og det vilde være mere end farligt.

Gule John blev grebet af en Slags Galgenhumor, saa trak han sin lasede Panamahat ned over Ansigtet, lagde sig tilbage i Sandet og gav sig til at skraale en Vise, som var kendt i de Egne, en gammel Piratsang, hvori Helten hedder Robert.

Gule John var netop færdig med andet Vers, der slutter med, at Helten ønsker at kunne flyve bort, da hans Øre fangede Lyden af lette Skridt. Dette fik ham til at fare op med et Sæt. Foran ham stod en ung Mand, klædt i ulastelig hvidt og med Stok under Armen. Øjnene i et smilende, næsten drengeagtig ungt Ansigt stirrede paa John.

— Det var jo en ganske køn Sang den. Jeg har hørt den flere Steder, baade paa Cuba og i Tortuga, de gamle Sørøverreder. Det er jo den, som handler om Sørøverkaptajnen Robert.

— Naa, ja, hvad saa! svarede Gule John og betragtede stjaalent den anden gennem Øjenbrynene.

— Aah, jeg synes, det er saadan en morsom Sang, den om Robert. Han ønskede jo *ogsaa* at komme bort fra Lovens Land. Søfolkene ovre paa Bahama-Baadene bruger den som Chanty. Det er en henrivende Chanty.

— Naa, saa det gør de, svarede Gule John, skønt han godt vidste det, for han havde nemlig selv lært den dér.

— Pudsigt nok, jeg synes, at naar jeg tænker mig, hvorledes bemeldte Robert saa ud, saa maa han vist egentlig ligne Dem, ja jeg synes bestemt, han maatte kunne ligne Dem!

— Saah!

Den ulastelige, unge Mand med det drengeagtige Ansigt smilede og borede sin Skohæl ned i Sandet. Der laa ligesom et uvidende Smil over hans Ansigt. Saa trak han et Cigaretetui op, kastede et Par Cigaretter over til Gule John.

— Jo, vedblev han, jeg synes, det er en køn Sang. Og jeg synes, *De* ligner, eller kunde ligne noget i Retning af netop samme Robert.

— Hvorfor det? spurgte Gule John og trak Benene sammen under sig, idet han belavede sig paa et Spring.

— Aah, ikke for noget! Ikke for andet, end at jeg for Resten har vandret op og ned ad Gaderne i Bridgetown de sidste Dage for at lede efter Dem.

— Efter mig?

— Ja, for Pokker. Mit Navn er for Resten Summer, James Summer, jeg er ude for en større Forretning og kunde godt lide at snakke lidt fortroligt med Dem om den. Der er Masser af Penge i den, hvis De da bryder Dem om Penge. Rigtige Menneskepenge. Mit Navn er som sagt James Summer, jeg hørte om Dem oppe i Isboden.

Gule John gned sig tankefuldt med Haanden over Kinden. Saa rejste han sig, og da i dette Øjeblik Hr. Summer rakte en Tændstik frem mod ham, benyttede han Lejligheden til at stirre ind i den andens vandklare Øjne. Gule John roste sig nemlig af at være en stor Psykolog, det var et af hans Forretningstricks at kunne bedømme en Karakter. Men i Hr. Summers Øjne var ikke andet at se end Uvidenhed, Troskyldighed og en Slags Undseelighed, og det beroligede ham.

— Naa, De hedder Summer og har været oppe i Isboden — Sladrehullet, det lyder baade af varmt og koldt.

— Synes De, John, jeg synes ellers kun, De havde det varmt nu til Morgen.

— Det var kun Deres Navn, jeg tænkte paa, svarede John. Naah, hvad var det saa for en Historie, De vilde bilde mig ind? For indtil nu har jeg ikke lugtet saa meget som en Skilling. De skulde vel ikke høre med til det Kompagni af Fløjlsdrenge, som gør Egnen usikker herovre?

— Fløjlsdrenge! Hvad mener De??

—Ha, ha, kender De dem ikke. Jo, det er saamænd Navnet paa nogle storsnudede Fyre — jeg mener Gentlemen —, Lykkeriddere, som gør Spanske Søen usikker ved at optræde som Kortspillere paa Linerne. Værsgo', det er det hele. Men De ser for Resten ikke ud som nogen af disse saakaldte Fløjelsdrenge.

---

*Arbejderpartiet i England gør op med Kommunisterne. — Arbejderne og de Liberale gør Nedrustningen til et Holdepunkt i Valgkampen. — Støtte fra en Lejr af de Konservative.*

Fra London meddeles, at det britiske Arbejderparti, der forleden aabnede sit Aarsmøde i Birmingham, vil gøre Afrustningsproblemet til det vigtigste Spørgsmaal i den kommende Valgkamp. Det samme vil de Liberale. Men allerede inden Valget synes Oppositionens to Hovedgrupper at skulde mødes i en Politik, der gaar ud paa at tvinge Regeringen til et nærmere Samarbejde med De Forenede Stater. De to Partiers Synspunkt paa dette Omraade deles aabenbart oven i Købet af en ikke ringe Part af de Konservative.

Arbejderpartiets Standpunkt formuleredes allerede inden Konferencen i to Taler af Ramsay Mac Donald og Josiah Wedgwood, henholdsvis i Birmingham og Llandovery. Samtidig talte fra liberal Side Philip Kerr i den liberale Efteraarsskole i Northfield. MacDonald erklærede, at Amerika burde være bragt til at deltage i de engelsk-franske Flaadeforhandlinger. Regeringen burde nu offentliggøre hele den Korrespondance, der havde været ført om denne Sag, og dernæst støtte Kravet om, at den forberedende Afrustningskommission skal træde sammen snarest muligt. Wedgwood fandt, at den engelsk-franske Aftale var en Genoplivelse af det gamle Alliancesystem og en Illoyalitet overfor den tyske Republik. Paa lignende Maade erklærede Philig Kerr, at den engelsk-franske Overenskomst, hvis den var blevet til Virkelighed, vilde have delt Europa i to kæmpende Lejre og samtidig betyde en lignende Deling mellem Storbritannien og De Forenede Stater.

I »Observer« har Kerry yderligere skrevet en Artikel, hvori han erklærer, at hvis U. S. A. og England vilde aabne nye Forhandlinger fra et Fredspagt-Standpunkt og ikke — som det stadig har været Tilfældet siden Washington-Konferencen — alene for at drøfte Rustninger, saa vilde der næppe



Den unge Mand saa paa ham med et Blik fuldt af Forfærdelse og Overraskelse.

— Du gode Gud, at antage mig for en Svindler, udbrød han. Hvad vilde dog min Familie sige, og Folkene! Og tænke sig, at den Slags skal man udsætte sig for, fordi man under en anden Mand en Smule Forretning i en vanskelig Situation. Jeg vil sige Dem, Sagen haster, hvor kan vi tale uforstyrret sammen?

— Ja, hvad er det, som ligger for, svarede Gule John. Jeg skal nok finde et passende Mødested, naar jeg ved, hvad De ønsker af mig.

Den unge Mand saa ud, som om han rødmede. Hans Blik søgte Jorden og syntes ligesom at bore sig ned i Sandet.

— Det drejer sig om den kendte Trinidad-Rubin, sagde han tilsidst, og Gule John sprang op med et Sæt, som om han var stukket.

Det var jo nemlig Trinidad-Rubinen, som havde ført ham til Barbados, og det var Trinidad Rubinen, som havde forvoldt ham de største Besværligheder i hans allerede nu temmelig lange Karrière, hvor han havde haft travlt med at klare den mellem de andre Tyveknægte.

— Hvad ved De om Rubinen, gispede han. Jeg har den ikke. Saa hvis De tilfældigvis skulde være en af Politiets hemmelige Stikkere, saa begynd bare at undersøge mig. Der er ikke saa meget som Skyggen af en Rubin paa mig.

— Det vidste jeg, John, det var jeg klar over. Sagen er simpelthen den, at Rubinen burde ligge i *min* Lomme, og jeg ved, hvor den er i Øjeblikket. Jeg skal fortælle Dem Historien, hvis vi kan mødes et eller andet Sted.

— Well, saa kom op i *Albuen,* svarede John fortroligt, dér vil ingen forstyrre os.

Han begav sig straks paa Vej, og den unge Mand fulgte langsomt efter, slentrende, medens han ligegyldigt svingede med Stokken.

*Albuen* var en Lund ude paa den yderste Ende af Bridgetown, langt bort fra Regeringsbygningen og helt af Vejen for alt, hvad der havde med Skibsfart at gøre, ja forøvrigt med hele den civiliserede Del af Befolkningen. Det er en snarest halvt udtørret Foldseng, som forsvinder helt op i Skoven og paa begge Sider omgivet af Bungalovs og Palmer. I Læ af det tætte Buskads samler sig heroppe en Bunke af de mærkeligste Typer, som venter paa en Chance til at slippe af Sted og over i noget Nyt og bedre. Forøvrigt er Livet næsten ideelt i Albuen. Her findes ingen Hugorme, ingen Moskitos eller Tusindben, og man kan sove ude om Natten uden at frygte for at faa Malaria eller fæle Kuldegysninger. Barbadosluften er sund og god for trætte Ben og møre Lemmer, en Seng af Mos eller Blade er mere end nok, og der løber en frisk Strøm forbi, saaledes at man kan koge om ønskes kort sagt det var et ideelt Mødested.

Det tog John over tyve Minutter at naa derud, men den unge Mand var lige i Hælene paa ham.

— Naa, udbrød John og kastede sig paa Jorden, kom saa med det. Her vilde De kunne have truffet mig hele sidste Uge, hvis De var kommen.

---

være alvorlige Vanskeligheder ved at faa en Løsning, der bragte Flaaderustningerne ned til et saadant Niveau, at man fra begge Sider kunde anvende den begrænsede Tonnage, til hvilke Skibstyper man fandt for godt. Hertil kan føjes, at »Daily Express« og »Sunday Times« samtidig gør sig til Talsmand for en »Monroe-Doktrin for Havet«. Skibe og Kanoner, skriver sidstnævnte Blad, er, naar alt kommer til alt, kun Midler i det Formaals Tjeneste, der hedder: Økonomi Sikkerhed og Fred.

Arbejderpartiets Aarsmøde formede sig forøvrigt som et fornyet Opgør mellem Partiets Flertal og de Yderliggaaende. Der er fra Flertallets Side forberedt en særdeles moderat Programudtalelse, der væsentlig kun indeholder Krav om saadanne sociale Reformer, som kan finde Tilslutning ogsaa fra de Liberales venstre Fløj. Herimod vil de Yderliggaaende sætte Kravet om, at Arbejderpartiet allerede inden Valget skal proklamere det som sin Hensigt, hvis det kommer til Magten, da straks at gennemføre en Række rent socialistiske Foranstaltninger. Hele Stemningen udelukker dog, at de yderliggaaende Krav gaar igennem. Fra Partibestyrelsens Side blev der rettet stærke Angreb paa Kommunisterne og Halv-Kommunisterne som f. Eks. Cook, der iøvrigt var fraværende paa et Besøg i Irland. Der vil blive forelagt Kongressen et Forslag om at forbyde dem overhovedet at deltage i Partiets Møder.

Selve George Lansbury, der er Aarsmødets Præsident, og som tilhører Partiets venstre Fløj, deltog i disse Angreb. Paa den anden Side afviste han Tanken om ethvert Samarbejde med de Liberale, som han betegnede som dekadente. Adskillige fremragende Arbejderførere som Snowden og selv en Yderliggaaende som Brailsford gjorde sig dog til Talsmand for et Samarbejde, og det er indlysende, at et saadant Samarbejde vil komme af sig selv, saafremt Valget ikke giver noget af Partierne klar Majoritet.

Senere meddeles, at Arbejderpartiet paa sin Partikongres med overvældende Flertal vedtog Forretningsudvalgets Forslag om at ekskludere Kommunisterne af Partiet.

Her bor jeg, naar jeg er paa Barbados og nogen har Brug for mig. Naa, hvad har De saa paa Hjerte?

Den unge Mand satte sig ved Siden af Gule John og bakkede løs paa sin Cigaret i flere Minutter, før han aabnede Munden. Tilsidst viftede han Røgen væk, tørrede sig over Læberne med et skinnende hvidt Tørklæde og begyndte:

— Jeg havde aldrig tænkt mig, der var saadan et behageligt Sted her i Barbados, saa havde jeg virkelig anmodet Dem om at komme noget før. Jeg kan se, det er ikke første Gang, der holdes Raadslagning her, der er nok foregaaet ikke saa lidt indenfor disse Enemærker. Han pegede med Stokken rundt paa de tømte Tindaaser, der som Paddehatte skød frem i Græsset, hist og her saas Rester af mindre Baal.

— Ja, svarede Gule John, nu er de rejst, som var her forleden, men i Aften bliver Stedet besøgt af nye Folk. Det er Folk, som maaske har ageret blinde Passagerer og nu ved Aftenstid lister i Land, nogen af dem svømmer Turen for Sikkerheds Skyld. Naa, det var altsaa Deres Historie, vi kom for.

— Jo, ser De, svarede Summer, jeg vilde jo gerne ha' Dem til at gi' mig en Haand med i dette. Jeg skulde gerne ha' fat i Rubinen igen uden altfor meget Mas med Autoriteterne her paa Pladsen. Og saa var det altsaa, da jeg sad oppe i Iskageforretningen at jeg hørte, at De havde haft lidt med Rubinen at gøre — og saa hørte jeg forresten ogsaa, at De var ved at blive arresteret — —.

— Arresteret, jeg!

— Netop! De ved jo nok, at oppe i Iskageforretningen kommer der en Del Gentlemen, som af og til har et og andet at berette. Altsaa, mit Navn er Summer, og jeg har ikke Brug for nogen Klodrian. Hvis jeg gi'r Dem en god Chance med rundeligt Udbytte, saa tænker jeg, De vil hjælpe mig. Og gaar alt vel, vil De være i Stand til at forlade Barbados uden mindste Vrøvl. Sig mig, var De iøvrigt ikke klar over, at det var lige ved at være en Fælde at gaa i Land her?

— Jeg var nødt til det, svarede Gule John, den Baad, jeg kom med, var den første, som forlod Trinidad, og jeg gjorde Turen som blind Passager.

Summer bød, og John trændte en ny Cigaret.

— Selvfølgelig vil jeg væk herfra, jeg kan simpelthen ikke blive her, men hvad nu med Deres?

Den anden trak en Seddel frem fra sin Tegnebog og lod den vifte for Næsen af Gule John. Det var en Tusinddollarsseddel, og Johns Øjne sad paa Stilke. Saa lagde den fremmede Sedlen tilbage i Tegnebogen.

— Hvad ønsker De af mig? spurgte John.

— Skaf mig Rubinen! Jeg kan ikke lide selv at møde Manden, som har den. Han er en temmelig raa og krasbørstig Fyr, og det kunde derfor let komme til Misforstaaelser. Jeg hader Skandaler og Ballade.

— De lader ellers til at være ret viderekommen, unge Mand, og kende lidt til Sagen. Naa, min Kammerat, som stjal Stenen i Trinidad sammen med mig, skulde være ankommen her med næste Baad, men er endnu ikke kommen, skønt Baaden er her. Hvorledes kan jeg saa skaffe Dem Rubinen?

— Jo, det kan De, og hvis De ikke gør det, vil De selv ærgre Dem derover.

— Jeg forstaar ikke.

— Jo, jeg vil først og fremmest være klar over, hvorvidt De vil gøre, som jeg ønsker, eller om De foretrækker at blive arresteret. Der er jo forøvrigt meget streng Straf for Røveri med Vold.

— Maaske.

Gule John begyndte at overveje. Den unge Mand sad og stak med Stokken i Sandet.

— Hør nu her, udbrød han. Jeg skal samle det hele i eet. Jeg ved godt, det er lidt mærkværdigt, jeg saadan uden videre kommer til Dem, men jeg har Tillid til Godheden i ethvert Menneskes Sjæl. Jeg har ikke været længe bort fra England, saa jeg erindrer endnu Præstens Ord: Giv ethvert Menneske, du møder, sin Chance, og han vil lønne dig derfor. Som Dreng sad jeg altid nedenfor Alteret og lyttede til Koret i Kirken. Min Tante var meget gudfrygtig og har gjort mig meget godt. Men det er nu altsammen forbi — her paa Øen, tror jeg, er den megen Raahed.

Han sukkede og tørrede sit Ansigt med Lommetørklædet, pludselig begyndte han at nynne:

»Der er Tilgivelse for hver en syndig Sjæl.«

— Hold op med det Sludder, snerrede John, nu har jeg været paa Farten her i Farvandene i mange Aar, men den eneste Chance, jeg har opdaget, det er den, at man faar et Kup til at lykkes. Hold op med Deres religiøse Sludder og spyt frem! Endnu har jeg ikke forstaaet et Kuk.

— Lad bare være, vel har De det. De har for det første indrømmet, at De vil bort fra Barbados, det er allerede meget. Men hvis De ikke kan forstaa Sagen fra den ene Side, maa jeg prøve fra den anden. Denne Rubin skal tilbage til mig.



Jeg ved, at det var paa Vejen fra Orinoco, at De og en Kammerat angreb Fragtvognen og stjal Rubinen, derfor er det, man er ude efter Dem.

— Jamen, jeg *har* ikke den forbandede Rubin, jeg *har* den ikke. Jeg vilde ønske, jeg havde den.

— Jeg véd godt, De ikke har den. Det vidste de ogsaa oppe i Isforretningen, men derfor kan De godt blive hængt op for det samme. Sagen er, at Fragtvognens Kusk blev slaaet omtrent ihjel. Og Fragtvognen tilhørte Firmaet *Georg Summer & Co.*, kan De saa se Forbindelsen i det hele?

— Av, Summer & Co., og Deres Navn er Summer! Javel, nu forstaar jeg det All right! Og De siger, De ved, hvor Rubinen er? Hvor er den saa?

— Den er ude paa en af de smaa Dampere, som ligger yderst paa Rheden.

— Hvadbeha'r?

Gule John drejede sig med et Sæt om mod den unge Mand, men denne sad fuldkommen roligt og gned Haandfladerne mod hinanden, medens hans Blik var ganske verdensfjernt.

— Hvoraf véd De, den er derude? spurgte John. Og hvis den virkelig er derude, hvorfor gaar De saa ikke selv ud og henter den, fremfor at gaa her og snuse efter mig og raabe op om Arrestation og den Slags?

— Det har jeg mine bestemte Grunde til. Hør nu her. Det er min Hensigt at give Dem en Chance til at begynde et nyt Liv og genvinde, hvad De har tabt. De stjal Rubinen fra vort Firma, nu be'r jeg Dem kun om at bringe mig den tilbage, saa er alt Dem tilgivet.

John blev nervøs og gav sig til at bide Negle. Han havde tidligere mødt Prædikanter, men han havde aldrig mødt nogen saa tillidsfuld og uskyldig som denne. Selvfølgelig var han villig til at lade sig omvende, navnlig naar han blev betalt for det. Hans Øjne søgte uvilkaarlig hen mod Tusinddollarsedlen, som den unge Mand endnu holdt i sin Haand.

— Hvis det er rigtigt, hvad De dér siger, saa er der lavet et beskidt Trick mod mig. Rolph Thorton var min Kammerat, ham, som hjalp mig med at stjæle Rubinen. Det var hans Idé. Han kom ned fra Orimcofloden sammen med et Kor af Fiskere, og det var dem, som bragte Historien om Rubinen med sig. Da vi mødtes, foreslog han mig Jobbet. Hvis Rubinen er ombord paa den Damper, har Skæbnen spillet os et Puds.

— Det kender jeg ikke noget til, men ser De, Rolph Thorton *har* Rubinen. Han *er* ombord paa Damperen dér.

— Hvad siger De?

— Det er sandt, hvad jeg siger. Thorton har Rubinen, akkurat som om den var bragt direkte til ham fra Minen i Venezuela. Det er hans Hensigt at forsvinde i Nat eller maaske i Morgen tidlig, og selvfølgelig er det hans Hensigt at lade Dem hænge paa den overfor Politiet, som har sporet Jer begge her til. Det var udelukkende af Hensyn til Dem personlig, at jeg kom med mit Forslag.

Gule John betragtede den unge Mand, og pludselig kom Hadet op i ham. Hadet og Vreden mod den, som havde snydt og bedraget ham, og Begæret efter Hævn. Hans blodskudte Øjne syntes at flamme.

— Thorton har snydt mig! raabte han. Det Bæst! Det er altsaa derfor, han ikke har villet møde mig. Jeg skal lære ham.

I yderste Ophidselse rokkede han frem og tilbage. Den unge Mand sad stadig med en ligegyldig Mine og stak med sin Stok i Sandet.

— Jeg tænkte nok, han vilde blive opdaget, vedblev Gule John. Vi fik fat i Fragtkusken, netop som han kom iland. Det var Thorton, som viste mig, hvem det var. Vi fik ham ind i en snæver Gyde — helt alene, og ikke en Skygge var at se. Det var Nat, forstaar De, og vi fik ham i Jorden. Rolph ledte efter Rubinen endnu efter, at der var skreget Alarm. Endelig fik vi den, og vi forsvandt hver sin Vej. Vi havde aftalt at mødes her i ethvert Tilfælde. Vi havde aftalt Baaden, vi skulde rejse med. Og jeg, som troede, han var bleven nappet.

— Nej, svarede Summer, han slap afsted, og han har skiftet Skib uden at gaa iland her. Han har nu Billet nordpaa til Staterne, Passet er i Orden som enhver anden Passagers, forstaar De nu, John. Han sejler i Aften eller i Morgen tidlig.

— Naah, han ka' ikke komme afsted i Aften. For disse hersens Dampere, de sejler nu ikke før end om Morgenen ved Tidevandet. Sikken et forbandet Trick, den Svinehund dér har lavet mig!

— Alright, fortsatte Summer, saa siger vi, han stikker af imorgen tidlig. Men han *har* Rubinen, glem ikke det. Det er et beskidt Trick mod Dem. Hvor vilde De nu ha' været, hvis jeg havde ladet Dem arrestere, medens han stak af.

John svarede ikke. Hans Raseri mod Thorton kendte ingen Grænser; hvad bildte han sig ind, den Fyr, der ikke var Skygge bedre end han?

— Naa, saa det var derfor, han ikke mødte mig her i *Albuen*, mumlede han. Nu har jeg ventet her mere end en Uge. Saa troede jeg, han var

nappet, og saa var det min Hensigt at slippe bort, inden han fik angivet mig. Det var min Hensigt at gaa ombord i en af de Dampere — gaa ombord, ja det vil sige, svømme ud og agere blind Passager. Hvor ved De forresten alt det om Rubinen og Thorton og mig?

— Fortalt jeg Dem ikke, jeg havde været i Iskagehuset??

Gule John forstod. Iskagehuset var Samlingsstedet for de Hvide, hvor alle Nyheder fra Regeringens Folk diskuteredes, inden de indfødte vidste noget derom.

— Hvad forlanger De af mig? spurgte han pludselig.

— Ikke meget. Det hele er ganske enkelt. Deres Ven Rolph Thorton har taget en Køje paa Damperen nordpaa. Jeg ønsker blot, De faar fat i Rubinen og overgiver den til mig. I det Øjeblik, De gør det, faar De denne Tusinddollarnote. Dette skal udtrykke min Taknemlighed til Dem, og er dog en Belønning for Deres Tjeneste, ikke mindst i Forhold til den Tjeneste, De har gjort Dem selv ved at stjæle den fra mig.

Gule John spekulerede lidt over det. Han var overvundet og forstod Konsekvenserne heraf. Hvis han afslog at gøre, hvad denne unge Mand forlangte, vilde han omgaaende blive fængslet, men hvis han fik Rubinen tilbage, vilde han være Tusind Dollar rigere og have hævnet sig grundigt paa den lumske Thorton. Næste Akt af Hævnen skulde blive udspillet, naar de mødtes engang. Skønt, det var jo ikke ganske rart at tænke den Tanke til Ende, for Rolph var mindst seks Fod høj og havde en Næve som en Forhammer. Ja, Rolph kunde med sin Næve slaa akkurat lige saa haardt, som et Mulæsel kunde sparke med sin Hov.

— Hvad skal vi gøre? spurgte han opgivende. Vi maa forgi' ham.

— Nej, nej, nej. Det vilde jo være en Forbrydelse mere. Det kunde jeg aldrig gaa med til. Jeg har udtænkt en hel anden Plan. Jeg tænker paa at gaa ombord i Damperen og spørger saa efter Deres Ven. De skal faa at se, jeg skal faa ham ud paa en længere Spadseretur paa Dækket. Imedens sniger De Dem ned i Kahytten og faar fat i Rubinen. Den ligger i en lille rød Læderæske. Jeg tænker, han har gemt den under sin Pude eller i et af Rummene paa Redningsbæltet. De maa De finde ud af. Naar De har faaet fat i det, kan De rolig komme op paa Dækket igen og gaa i Baaden. Derefter ror De iland. Vent ikke paa mig. Jeg kommer med en anden Baad og møder Dem her. Saa er Seddelen Deres.

— Allright, indvilgede John, men De maa sørge for, han ikke ser mig. Hvornaar skal vi i Gang med det?

— Nu, det er det, som passer bedst. Lad os gaa ned til Bredden, saa kan De ro mig ud, som om De var en almindelig Færgemand. Resten gaar af sig selv.

Summer rejste sig og svingede muntert med Stokken. John fulgte efter.

Summer havde øjensynlig gennemtænkt Planen meget nøje, for han havde Forklaringen paa alle Indvendinger. Det var en let Sag at leje en Baad, og Gule John roede, medens Summer styrede. Et Kvarterstid senere var de langs Siden af Damperen, og Summer entrede ad Lejteren ombord.

John ventede nogen Tid, saa kom Summers hvide Hat til Syne over Lønningen, hvilket var Tegn for, at han nu kunde skride til Handling. Summer havde nu øjensynlig faaet fat i Thorton og holdt ham op med Snak paa Promenadedækket.

John fo'r ombord. Han saa et Glimt af Summer og ved hans Side Slynglen, hans gamle Kammerat Rolph Thorton, som havde villet stikke af med Rubinen alene.

John forsvandt nedenunder og styrede sine Fjed mod Hovmesterens Pantry.

— Hallo, sig mig, hvilken Kahyt har Thorton? Det er en af mine Venner, og jeg skulde have fat i ham.

— Kahyt Nr. 17, Køje 23. Det er denne Vej tilhøjre. De maa vist helst skynde Dem, for det er kun Passagererne, som maa opholde sig ombord. Følge og Venner skal gaa fra Borde senest om en halv Time.

John følte en kildrende Fornemmelse af Glæde gennemryste sig, i tre Spring havde han taget Kahytstrappen og stod i den omtalte Kahyt. Det var en To-Mands Kahyt, og paa den underste Køje laa den store Rejsekoffert, han genkendte som tilhørende Rolph. Og ved Gensynet fo'r Gengældelsens Raserilyst gennem hans Aarer som hedt Blod. At tænke sig, Rolph havde villet snyde ham paa den lumpne Maade og stikke af med Rubinen alene.

Det tog John mindre end fem Minutter at faa rodet Kofferten igennem. Rubinæsken var ikke dér. Saa stak han sin Haand ind under Puden — heller intet Resultat. Redningsbæltet, som hørte til Køjen, havde Plads bag Puderne. John trak



det ud. Langs Overkanten af en af Korkpuderne var der skaaret en Aabning med en Kniv, og ved at føle ned under Sejldugen udstødte han et Skrig af Glæde. Korkstykket var bleven ombyttet med en lille Læderæske, Æsken som indeholdt Rubinen. Hans Fingre rystede, da han aabnede Laasen. Rigtig — dér laa Rubinen og hvilede trygt i et Leje af Vat.

Han stak Æsken i Lommen og sendte Rejsetasken med et Spark ind under Køjen, saa sneg han sig ud af Kahytten og henad Gangen. En befriende Følelse af fuldbragt Hævn gennemrislede ham, han var nu lige ved at tilgive den modbydelige Rolph.

— Unge Summer er allright, og Ærligheden varer længst. Dette er mit første Trin paa Ærlighedens Vej. Rolph skulde ikke have baaret sig saa gement ad. Dette har han godt af!

Dette var Gule Johns første Forsøg paa at være ærlig, og han følte unægtelig ogsaa ligesom en Slags Forfængelighed derved. Tænke sig at stjæle Rubinen fra den ene Tyv og give den tilbage til Ejeren!

Henne ved Trappen kom Stewarden tilsyne i hvidt Overalls, hvorfor han straks sagtnede sin Gang for ikke at vække Mistanke. Stewarden saa paa ham og sagde:

— Hvis De gaar iland, skulde De helst være ombord igen, inden det bliver mørkt, vi sejler straks ved Daggry.

— Godt, det skal jeg, mumlede han til Svar.

Oppe paa Dækket sørgede han for at skjule sig bad de store Stabler af Rejsegods, indtil han naaede over til Lejteren og kunde komme ned i Baaden. Ikke saa snart var han kommen ned i Baaden, før han kastede los og tog Vejen ind mod Havnen. Idet han satte fra, sendte han en lang Fløjtetone ud i Luften, Tegnet til Summer, at alt var lykkedes.

Han naaede Strandbredden i god Behold og begav sig til *Albuen*. Det var sent paa Eftermiddagen nu, og John følte Trang til en Forfriskning. Han fik hurtig gjort Ild og halede frem fra et Skjulested en Tindaase indeholdende Cacao. Snart dampede den herligste Drik foran ham.

— Saa, gamle Dreng, nu er din Lykke gjort, mumlede han. Nu tager du over til Bahamas og tager Billet til Europa. Spanske Søen her er alligevel kun for Plebejere. Og Rolph, det Bæst! Her lader han mig vente en Uge, og saa havde han været over alle Bjerge, før jeg fik set mig om. Og alt det, hvis ikke unge Summer havde ladet et lille Ord falde. Han er alligevel en flink Fyr, og jeg tror, Ærlighed varer længst. I hvert Fald synes jeg, mit første Forsøg er ganske fikst.

Saa satte han den velsmagende Cacao tillivs og blev klar med sig selv over, at der nu ingen Grund var til at skynde sig bort. Summer havde gjort det muligt for ham at leje sig ind paa et ordentligt Hotel.

Et Glimt af hvidt fik ham til at springe op. Det var unge Summer, som nærmede sig tankefuld, med Stokken i Jorden, Skridt for Skridt. En glad Hilsen lød John imøde.

— Jeg ventede at høre Dem fløjte, og jeg maa sige, det var en sand Fornøjelse at høre det. — Naa, jeg opholdt vel Thorton pænt, hva'? Og De fik den, antager jeg?

— Her er den, Hr. Summer. Hvorledes saa med Tusinddollaren?

— Ærlig Handel er ikke Røveri, John, husk det! Værs'go', her er Seddelen, som jeg lovede Dem. Saa tager jeg Rubinen. Mange Tak. De har vist Dem mere ærlig, end jeg havde ventet, og jeg skal holde Ord: ikke et Muk til Politiet om, at De er her. Naar jeg fortæller Politiet, at jeg *har* faaet min Rubin igen, er der heller ingen, som krummer et Haar paa Deres Hoved. Men jeg vilde nødig være i Deres Vens Sted. Naa, nu Farvel, John! Jeg haaber, De vil tænke venligt paa mig!

Han smilede venligt og gik tilbage mod Byen.

John saa paa Seddelen med et graadigt Blik, saa stak han den i Lommen. Han havde klaret den fint og faaet en god Hævn over Rolph samtidig.

Saa drak han sin sidste Slurk af Cacaoen og hev saa Daasen ind i Tykningen.

— Saa, sagde han og rejste sig, nu skal det være rart at tage Billet nordpaa. Farvel, *Albue*, kære gamle Samlingssted, nu har Du set min Ryg for sidste Gang!

Nu gik det syngende henad Vejen til Byen.

Men pludselig døde Sangen paa hans Læber, for nede paa Stranden saa han en Skikkelse komme løbende hen mod sig, og denne Skikkelse var ingen anden end selve *Rolph Thorton*.

Gule John standsede mekanisk, hans Øjne søgte efter et Vaaben, men der var nok saa sandelig ingen Grund til at tro, at Rolph var kommen for at angribe ham.

Rolphs Ansigt straalede, da han fik Øje paa John, og han løftede genkendende Armene i Vejret.

— Hallo, John, gamle Dreng. Gudskelov, jeg endelig har dig. Kom med ombord, jeg har en dejlig Kahyt for os to — —

— Hvad —hvad i Hel . . . . ?

Rolph lagde ikke Mærke til Udtrykket i Johns Ansigt. Heller ikke lagde han Mærke til, hvad John stod og mumlede om, hans Tunge løb ganske løbsk.

— Jeg *kunde* sgu ikke komme før, John. Jeg har vogtet paa den Rubin Dag og Nat. Der var formelig Klapjagt paa mig, og navnlig var der en sveden Fyr efter mig. Han kom fra Jamaica, men jeg narrede ham straks. Det er en af disse Fløjelsfyre, hvad gi'r du mig?

En Falskspiller efter en Tyveknægt! Han kom ombord for en Time siden eller saa og foreslog mi, at han skulde tage Rubinen i Land for mig, før Baaden sejlede, for at jeg ikke, hvis jeg blev undersøgt, skulde blive nappet. Jeg lo selvfølgelig ad ham. Han havde allerede engang tidligere undersøgt min Kahyt, men saa gemte jeg Stenen i mit Livbælte — det var det eneste Sted, han ikke havde undersøgt — —

— Hvad hed den Fyr? hviskede John hæst.

— Aah, det er en af de Fyre, udbrød Rolph og slog sin Arm om John. Hr. Jim, kaldte de ham. Han var helt klædt i hvidt og kaldte sig Summer. Sikken et Paafund, hva'! Men jeg slap af med ham alligevel — men hva' — hva' F . . . . . er der i Vejen, John??

John havde trukket sin Arm ud af Rolphs og halede nu med rystende Hænder Sedlen op af Lommen. Rolph tog Sedlen og foldede den ud. Saa lo han, saa det rystede over hele Kroppen:

— Hvor har du faaet den, John? Og hvad vil du lave med den?

— Det er en Tusinddollarseddel, og jeg har i Sinde at købe mig en Billet nordpaa.

Rolph smed Seddelen tilbage med en Bemærkning, der ramte John i Ansigtet:

— Kast den bort! Det er den Slags, Hr. Gentleman Jim deler ud paa Øerne til Tosserne. Hvis du prøver paa at give den ud i en Forretning, faar du mindst fem Aar. Den er falsk.

— Falsk, hvæsede John, er den falsk ?

— Ja, svarede Rolph grinende. Du er et Fjols.

— Mange Tak, svarede John med Besvær, men saa maa jeg se at klare mig uden den, og saa bliver jeg vist nødt til at begynde paa et ordentligt Arbejde.

## M/S C. F. TIETGEN

(Fortsat fra Side 8.)

nes, at S/S »Kjøbenhavn« har Plads til 152 Passagerer i Kamre paa 1ste og 91 paa 2den Kahyt, hvortil kommer 16 Køjepladser i Spisesalonen paa 1ste Kahyt.

Forskellen i Passagerantallet for de to Baade, der har praktisk talt samme Hoveddimensioner, skyldes dels at Dieselmotoranlægget optager mindre Plads end en Dampmaskine, og dels at M/S »C. F. Tietgen« bygges med den saakaldte Krydserhæk, hvorved der bliver mere Plads disponibel Agter.

Ved Indretningen af Passagerkamrene vil der blive lagt særlig Vægt paa, at de udstyres saa komfortabelt og hygiejnisk som muligt. Ventilationen ombord foregaar ved frisk Luft, som efter at være forvarmet til ca. 12 Grader, saa at den ikke føles som Træk, udblæses i Kamrene. Endvidere vil Passagererne selv kunne regulere Temperaturen, idet der i hvert af Kamrene anbringes et elektrisk Varmeapparat. Ved dette Arrangement undgaas den generende Støj, som altid opstaar i Dampvarmeapparaterne, naar Dampen sættes til.

Samtlige Kamre paa 1ste Kahyt er foruden Loftsbelysning forsynet med Belysning foran Spejlet, ligesom der ved hver enkelt Køje findes en speciel Læselampe.

Ryge- og Spisesalonerne er anbragt i Forlængelse af hinanden, med mellemliggende Entré, og med Plads ved smaa Borde, til henholdsvis 60 og 28 Passagerer.

For Passagerer, der rejser paa Dæksplads, er under Bakken indrettet 2 store Opholdssaloner og et rigeligt Antal Vaske- og Toiletrum.

Ved Indretningen af Besætningens Opholdsrum midtskibs og agter er ethvert Hensyn taget i Betragtning, for at gøre disse sa hensigtsmæssige og gode som muligt.

*Havnearbejderne i Australien.*

De strejkende Havnearbejdere nægtede ifl. et Telegram fra Melbourne forleden, at lade sig indregistrere efter den nye Lov. Rederne var villige til at anvende frivillige Arbejdere, men Skibsbesætningerne erklærede, at de ikke vilde sejle med Skibe, hvorved der havde arbejdet Frivillige. Ved nogle Uroligheder blev nogle Frivillige saarede og nogle Strejkende arresterede.

Forbundsregeringen erklærer, at Indregistreringen af Havnearbejdere er en Forholdsregel, der vil blive opretholdt til Stadighed.

Paa et Massemøde af Havnearbejdere blev det besluttet at afblæse Strejken, meddeler et senere Telegram. Arbejderne begyndte straks at anmode om Arbejdstilladelse.


DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.
Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie
TELEFON 2890 Vare-Mærke D.D.P.A. TELGR.-ADR. PETROLEUM

PAGH & QVIST-PEDERSEN
SKIBSMÆGLERE
ESBJERG
TELEFON 1332 TELEGR.-ADR.: PAGH

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 5III. - København K. - Telf. Byen 6500.

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

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. Strømforbrug fra 250—500 Watt.
FRIGIDAIRE har Agenturer overalt i Verden.
GENERAL MOTORS FABRIKAT
J. INGVARDSEN
KATTESUNDET 4 TELEFON 12526
KØBENHAVN B.

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 NYHAVN 57 TELF. 52 41 L. SABROE Telf. V. 1941 u.
Udfører kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

Til Vejledning for Søfarende

De bedste, holdbareste og mest rustbeskyttende Skibsfarver er Sadolin & Holmblad's
ANKER
Bundfarve BootTopping Lasterumsfarve

THORNYCROFT
Baadmotorer, Stationære Motorer, Lastautomobiler
Generalagenter for Sydskandinavien:
RODKJÆR & TVEDE
Toldbodvej 5 — København K.
Telefon: 10637 Telegramadr.: »Skanyacht«
Lager af Reservedele.

KAKERLAKKER
OG
VÆGGETØJ
UDRYDDES MED GARANTI
INGEN BETALING FØR RESULTAT HAR VIST SIG
KØBENHAVNS DESINFEKTIONSKOMPAGNI
TLF. V. 4925 & C. 8894 VESTERBROGADE 139

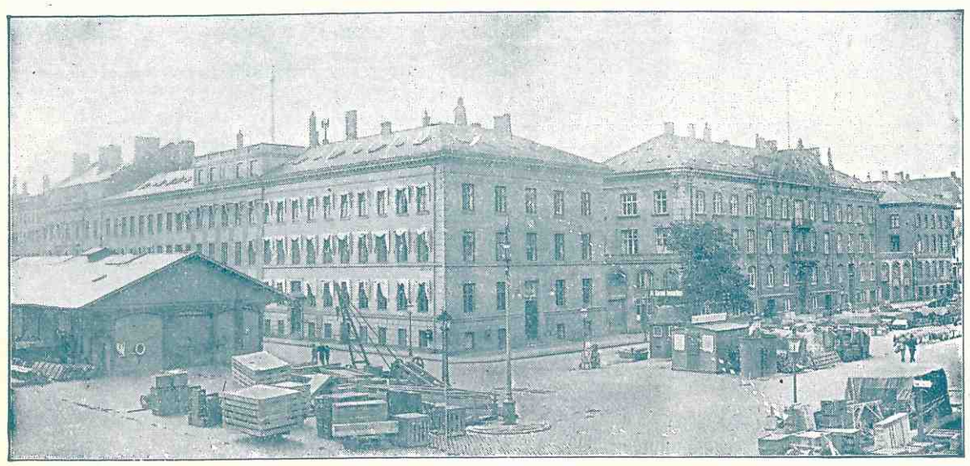
DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

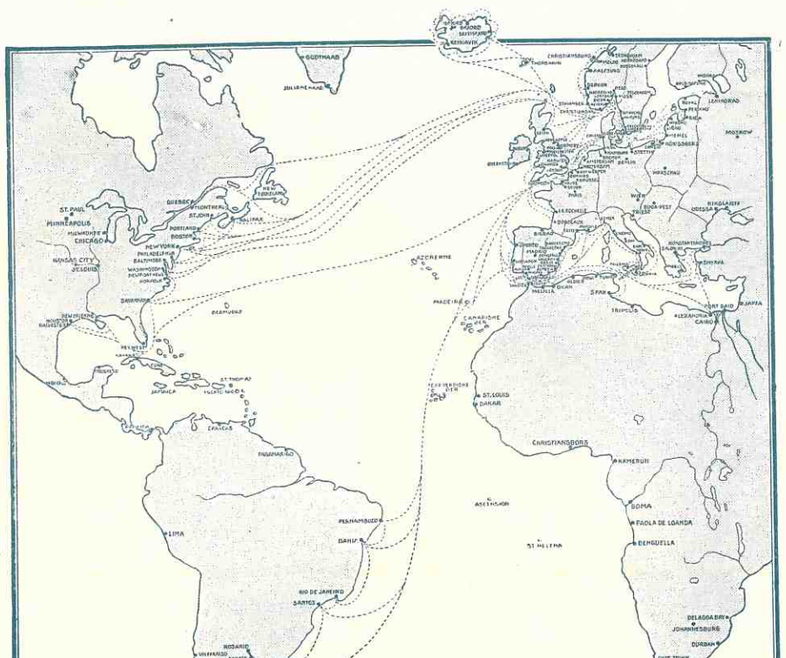
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN






BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*



# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERede MAGASI

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Maskinmesterforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation. . .

"THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Asso tions of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Cr of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Tr and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . .

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

50 ØRE
No. 12 1928

DET FØRSTE GLIMT AF DET GAMLE LAND

50 ØR
DECEMBER 5. AAR

# VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marinelotsvæsenet, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Sealarers Federation. . . .

# "THE VIKING"

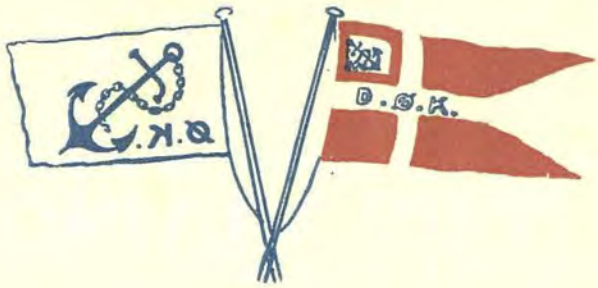
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation. . . . .

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

50 ØRE
No. 12 1928

DET FØRSTE GLIMT AF DET GAMLE LAND

50 ØRE
DECEMBER 5. AARG.




AKTIESELSKABET

# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

*(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)*

**KØBENHAVN**

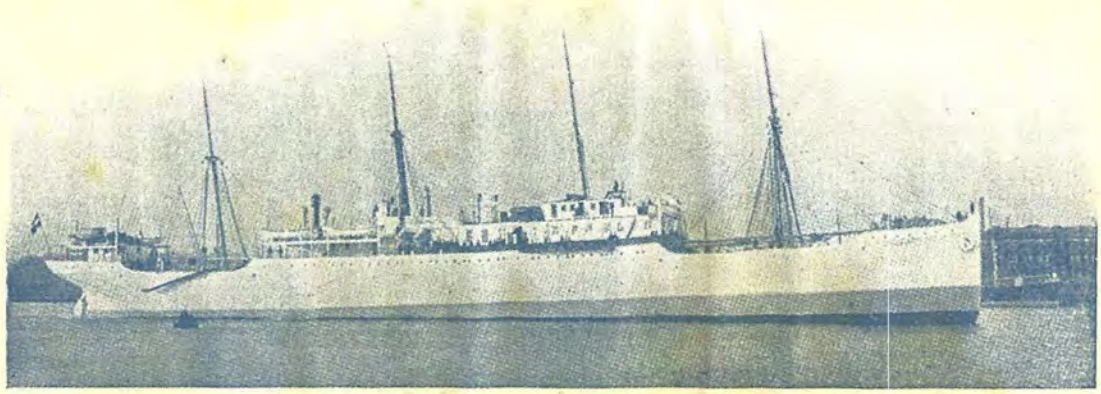
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

---

*Egne Agenturer:*
Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Tientsin, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valparaiso, Durban, Johannesburg og Cape Town.
*Regelmæssig Rutefart*
paa Siam, Kina, Japan, Sydafrika, Australien, Java, Vestindien, Meksiko og Vestkysten af Nord- og Sydamerika.
*Import til Evropa*
af østasiatiske og andre oversøiske Produkter, Teak- og andre Træsorter.
*Eksport til oversøiske Pladser* af evropæiske Produkter.
*Skov og Savmølledrift i Siam.*

---

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



DICK'S MARINE OILS
Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875 **Th. Møller** Grundlagt 1875
**Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.** **Nyhavn 45-47, København**
Telefon 387, 10,387 Telegram-Adresse: »Ultra«

FOUNDED 1797
Telgr.: „HECKSHERS"
**HECKSHER & SON SUCCSRS.** COPENHAGEN
SWORN SHIPBROKERS AND STEAMSHIP-AGENTS
*STOTT LINE: LIVERPOL—COPENHAGEN—BALTIC*

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**

*Skibsproviantering* **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.
**Sct. Annæ Plads 28** **København K.**
Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527 Telegram-Adresse: PACAO

**KAMPMANN & HERSKIND**
VESTERGADE 2 — TELEFON 2628
**KUL OG COKES IMPORT**

**Den bedste Anbefaling**
o·
**HEMPEL'S**
**PATENT-FARVER**
er de mange Efterligninger
Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter undser sig ikke for at efterligne vore Mærker.
Kun hvis Navnet **HEMPEL** findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er ægte
**J. C. HEMPEL'S**
**SKIBSFARVE-FABRIK**
Eneste danske Specialfabrik for Patent-Farver
**København K**

**KØBENHAVNS AUKTIONSHAL A/S**
**GL·KONGEVEJ·3·TELEF·12,017**
*Store, centralbeliggende og elegante Auktionssale for Afholdelse af:*
***Indbo Auktion***
***Kunst "***
***Varer "***
***etc.***
*Anmeldelse og Indlevering Daglig Kl. 9-5*
*Stort Forskud udbetales og Afregning straks efter Auktionen*

Næste Auktion ca. 7. Decbr.

Telegr.-Adresse: HANSEN.
Telf. { Central 72 (10 Ledn.) ,, 50529 (udenfor Kontortid) ,, 50589 (Havaritlef. Dag & Nat) Statstelefon 13

**C. K. HANSEN** KØBENHAVN K.

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog. Amaliegade 35.

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

Bunkerkul-Afdeling. **KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT** *Tlgr.-Adr.:* Bunkerdepot.

Prima Kvaliteter. Ingen Udgifter. Hurtig Ekspedition.

STORE KONGENSGADE 94 **LARSEN & SELDING** TLF. CENTRAL 6650 KØBENHAVN K.

L. & C. STEINMÜLLER: VANDRØRSKEDLER etc.
DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER
BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

ARTIKLER FOR ALLE INDUSTRIER

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

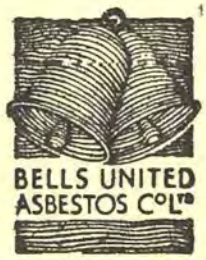
TELF. 1243-12843. TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK **A. N. PETERSEN** LANDMANDSBANKENS ANNEX, LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

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

A/S HANNIBAL SANDER
EMDRUP—KØBENHAVN
TLF. CENTRAL 2752-2753-605 — SØBORG 61
Omstilling til samtlige Afdelinger.

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




M. B. COHN
TOLDBODVEJ 22
TELEFON C. 1403
— KØBENHAVN K. —
TLGR.-ADR.: »AMIANTE«

**AARHUS STEVEDORE COMPAGNI**
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

**JOHS. UTZON**
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2 **AALBORG** Telegr.-Adresse: „UTZON"

Tegn en Annonce i „Vikingen"!

Henvendelser til Redaktør Christian Bogø, Tlf. Palæ 3202, Sct. Annæplads 20 3.

## *INDHOLD*

Forside i Trefarvetryk. *Hjem til det gamle Land.*

*Prins Valdemar,* Fotografi med Prinsens specielle Tilladelse.

*Fhv. Minister Hage fylder 80 Aar.*

*Nu drages vore Tanker.* Digt af *Christian Bogø.* Tegning af Hartvig Raabye.

10 Aarsdagen for Vaabenstilstanden. (Foto).

*Kungsholm,* Svenska—Amerika-Linjens nye Skib. (Foto.)

*En Julestranding paa Sable Island,* af Sejlmager H. Smidtt. Tegning af Christian Bogø.

Ø. K.'s »Estania«s tapre Besætning øver Redningsdaad i Atlanten.

*Samvittighed,* Julefortælling af *Martha Lichtenberg-Madsen.* Tegninger af Christian Bogø.

*Kommandør C. F. Maegaard* om *Toglet til Østen med »Valkyrien«.* (Fotos.)

*Lær mig Havets Bølge,* af *Magnussen* med Teg. af Chr. Bogø.

I »Den raske Sømand«.

*Dr. Frew,* den nye engelske Præst. (Foto.)

*De gode gamle Dages Skibsfart.* (Træsnit.)

*Nyt fra Søen.*

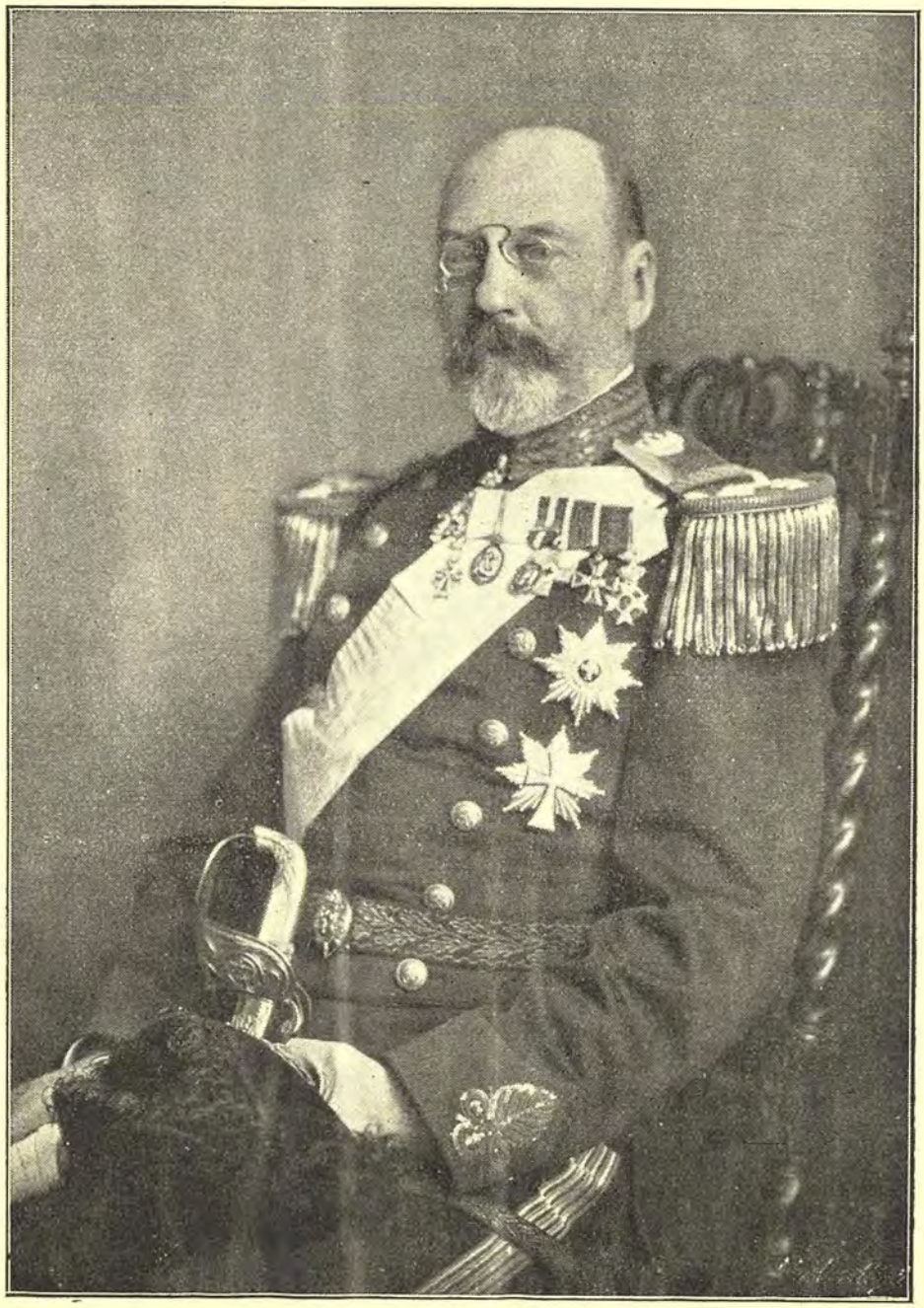
**Alle Henvendelser vedrørende VIKINGEN bedes tilsendt BRØDR BÆRENTZEN, GOTHERSGADE 41.**

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**
Tlf. Central 6 og 4106 Stiftet 1786 Slotsholmsgade 5.
Tlgr.-Adr. „PRIVATE" **SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING** København K.

DANMARK

VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED ⌀ PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. ⌀ PORTOFRIT OVERALT ⌀ RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, ⌀ TELEF. 9822 ⌀ REDAKTØR: CHRISTIAN BOGØ

EFTERTRYK AF TEKST ELLER REPRODUKTION AF BILLEDER FORBUDT



Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar.

Hs, R. H. PRINCE VALDEMAR
(By special permission).

# Hs. kgl. Højhed PRINS VALDEMAR

## fyldte 70 Aar den 27. Oktober 1928.

Prins *Valdemar* har alletider hørt til de populæreste indenfor Kongehusets Medlemmer. Og Popularitetеn er af gammel Dato, thi skønt Prinsens Gemalinde, den nu afdøde Prinsesse *Marie*, vel nok ved sin umiddelbare Hjertelighed vandt alle danske Hjerter, saa var dog Prinsens Popularitet af den særlige Dybde, der fremkommer, naar det er Nationens Velfærd, som staar i Taknemligheds Gæld.

Det er jo særlig Togtet til Siam og Østen i det hele taget, som knyttede Prinsens Navn til Danmarks. Den Værdighed og Ro, hvormed Togtet og Forhandlingerne gennemførtes, og de stolte Resultater, som omtales andetsteds i Bladet, var en Prins og hans Førerskab værdigt.

Tiderne er anderledes nu end for 30 Aar siden, men Danmark vil aldrig glemme den Gæld, det staar i til den Mand, i hvis Hænder et Stykke af Danmarsk Fremtid var lagt.

Prinsens modtog paa Dagen utallige Gratulationer og Gratulanter, blandt hvilke ikke mindst de gamle Skibsfæller fra »Valkyrien«s Togt fik en hjertelig Modtagelse.

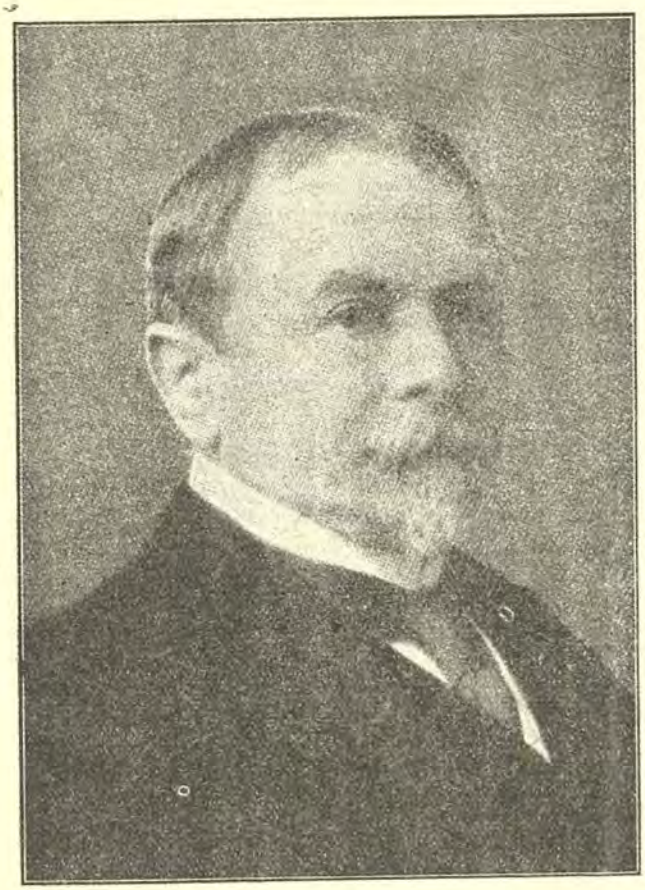
*R.*

---

*Fhv. Minister*

## *CHRISTOPHER HAGE*

*80 Aar.*



Den tidligere Handels- og Søfartsminister *Christopher Hage* har ialt tre Gange været kaldet til Ministertaburetten ligeledes ogsaa som Trafik- og Finansminister. Det er saaledes en betydelig Indsats i vort offentlige og politiske Liv. den tidligere Minister med Stolthed kunde se tilbage paa, da hans 80-aarige Fødselsdag Onsdag den 28. November var en Kendsgerning.

Ganske specielt blev ogsaa Ordningen af det islandske Spørgsmaal præget af hans Vidsyn, for hvilket Hr. Hage, der i forvejen har modtaget baade Ridder- og Kommandørkorset, modtog Storkorset af den islandske Falkeorden. I denne Forbindelse er det værd at nævne, at Hr. Hage for mange Aar siden blev udnævnt til Ridder af Æreslegionen.

Hr. Hage, der er udgaaet fra en Slægt af Købmænd og Skibsredere, og som i sine yngre Aar var Medindehaver af det kendte Handelshus Puggaard & Hage i vor gode Sø-Købstad Nakskov, bevarede i sin Ministertid, hvor han i Aarene efter Systemskiftet varetog Finans- og Trafikministeriet, senere, under Krigen, Handels- og Søfartsministeriet, den varmeste Interesse for Skibsfarten, og kan med Glæde se tilbage paa det udmærkede Forhold mellem Ministeriet og de forskellige Søfartsorganisationer, der prægede hans Ministertid.

Hr. Hage føler sig endnu som en Mand i sine bedste Aar. Med dyb Interesse følger han Dagens Politik og Begivenheder, og mangt et værdifuldt Raad modtager den Dag i Dag talrige af Landets ledende Mænd fra denne Mand, der ved sin Klogskab, Sagkundskab og Forhandlingsevne som ved sit Vidsyn og ganske særlig ved den Noblesse, som udstraaler fra hans Person og Væsen har vundet sig Venner — hos de Tusinder, der ikke kan undgaa at se den store Personligheds Indsats og hos de enkelte Betydende, som i hans ophøjede og noble Karakter fandt deres Lige.

*Red.*

# Ved Foden af Sømændenes Monument.

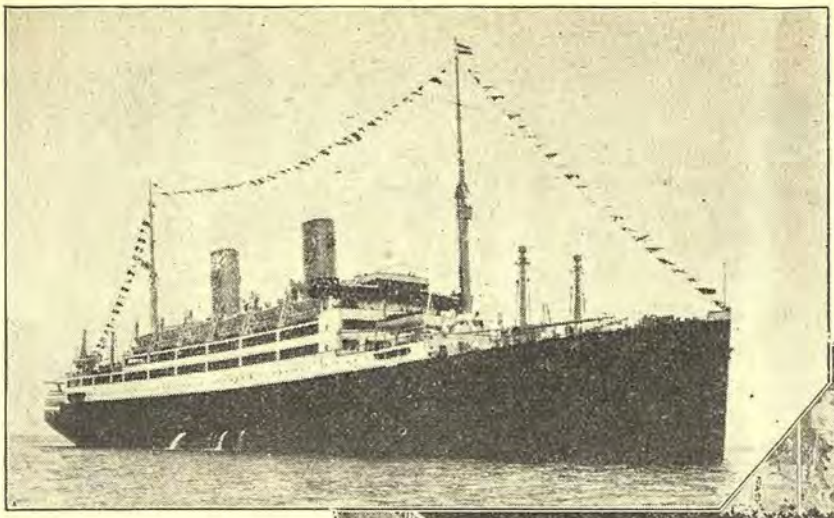
*Nu drager vore Tanker*
*i denne Alvorsstund*
*af Mindets tunge Anker*
*til Havets dybe Bund.*

*I Dødens Tangskovhave*
*i Havets dybe Fred*
*vi værner vore Grave*
*i trofast Kærlighed.*

*Hvert Navn for os er helligt*
*hvert Navn har hellig Klang,*
*for er det lidt forskelligt,*
*de sang dog samme Sang.*

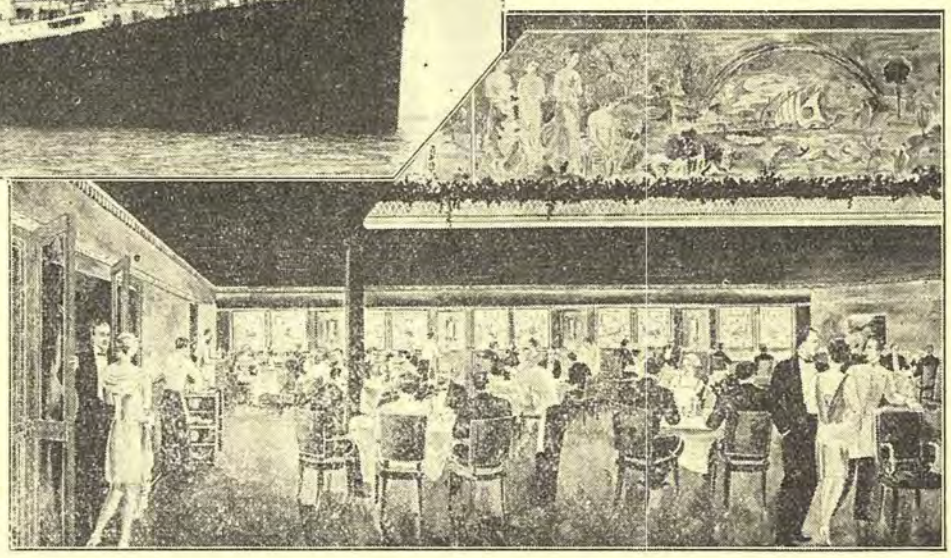
*Hin Sang om Sømands Ære*
*om Søens stolte Bud!*
*Gud hjælp os, det at bære*
*til fjerne Slægter ud.*

*Christian Bogø.*



# Kungsholm

Svenska Amerika Linjens nye Skib.



*Billedet øverst:*
»Kungsholm«.

*Billedet nederst:*
Skibssalonen.

I de tre Aar, der er gaaet, siden »*Gripsholm*«s første Rejse over Atlanten, har det vist sig, at man i »*Gripsholm*« har fundet det ideelle Fartøj. Paa Grundlag af de indvundne Erfaringer besluttede man saa at bygge endnu et Skib paa omtrent samme Størrelse, og Resultatet blev »*Kungsholm*«. Med sine 21,000 Nettotons, 27,000 Tons Deplacement, sine 25,000 Hestekræfter og 18 Knob er det et Mønsterskib, som det svenske Rederi har al Anledning at være stolt over.

Skibet er bygget af Blohm & Voss, Hamburg. Burmeister & Wain har leveret Motorerne.

## *Dansk Nautisk Almanak.*

Man bliver straks i godt Humør, naar man ser Omslaget paa Udgaven 1929. Det viser et Billede af den naive Nelsonskikkelse med trekantet Hat, Epauletter, Slæbesabel og med et mægtigt »Kødben«*) i Haanden. Figuren er et ældgammelt Skilt fra nautiske Instrumentmtgere, og Originalen findes endnu i Udgivernes Vindue i Amaliegade.

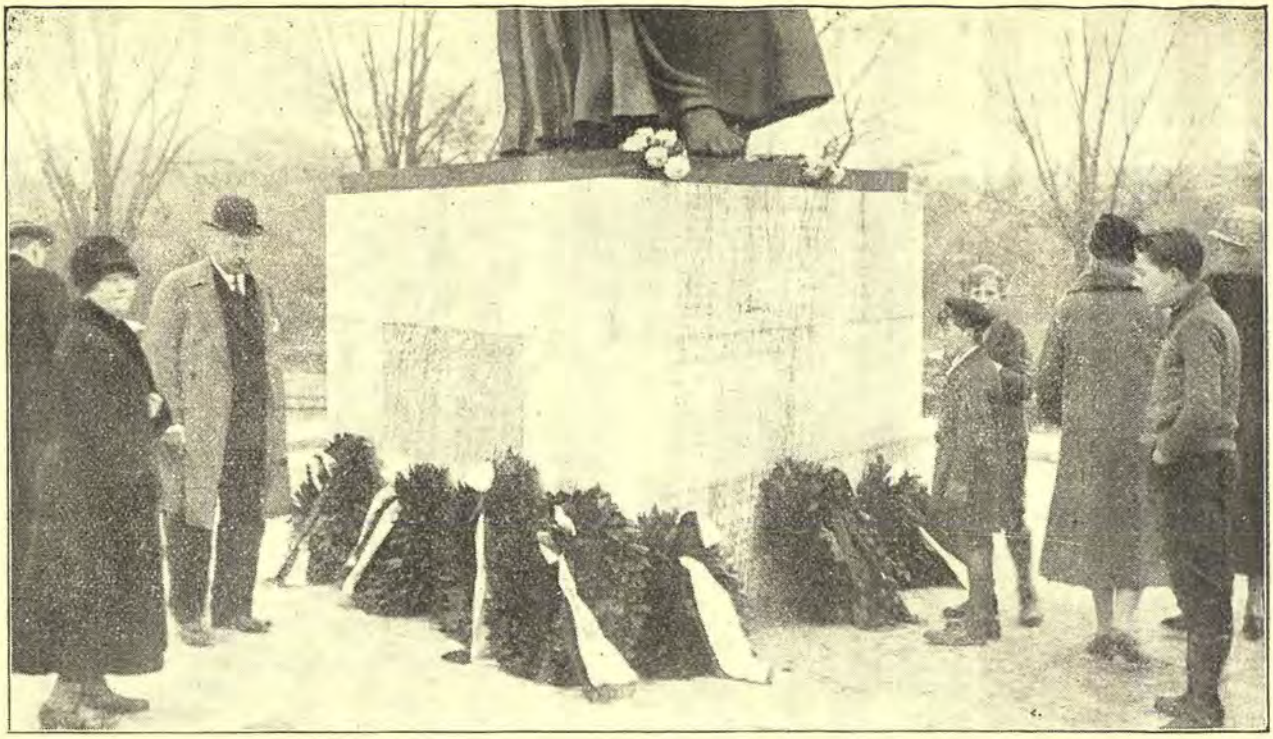
Dansk Nautisk Almanak er allerede saa godt kendt og skattet af danske Navigatører, at en Opremsning af dens Indhold af astronomiske Tabeller etc. er unødvendig.

Derimod er der Anledning til at gøre opmærksom paa en af de ledende Artikler, nemlig »Tidssignaler og radiotelefoniske Vejrberetninger«, der giver nøjagtig og klar Besked for disse vigtige Radioudsendelser, som kan opfanges af ethvert nogenlunde godt Modtagerapparat, men men som mærkværdigvis er altfor lidt benyttet af Skibsfarten. Disse Udsendelser er saa ligetil og simple, at enhver Skibsfører eller Styrmand uden nogen som helst Radiokundskab kan opfange og forstaa dem, blot de kender Sproget.

Dansk Nautisk Almanak udgives af Firmaet Iver C. Weilbach & Co. (Sølver & Svaner), Amaliegade 30, og koster Kr. 2,00.

*Sailor.*

*) Populær Benævnelse for de kolossale, gammeldags Oktanten.



Der nedlægges Kranse ved Søfarts-Monumentets Fod.

# 10 Aarsdagen for Vaabenstilstanden

## 11. November 1928.

Rundt om paa vore Kirkegaarde samledes paa Vaabenstilstandsdagen Repræsentanter for de forskellige Nationer, som deltog direkte i Krigen, tilligemed Veteraner fra hine Dages blodige Opgør. Der nedlagdes Kranse, medens man allevegne mindedes de, som havde funde Døden i Kampen, og overalt bares det som en Bøn mod Himlen, at disse Ofre maatte berede Vejen til en lysere Tid.

Ogsaa ved Søfartsmonumentet nedlagdes Kranse, men medens de krigsførende Nationer mindedes deres Døde ved at lade sig personlig repræsentere, lod Danmark, som var denne Dag ikke Krigens, men Fredens og Roens.

Og dog havde Danmark jo deltaget i Krigen ikke alene gennem de danske Sønderjyder men tillige — og ikke mindst føleligt — gennem sin Skibsfart! Kransene var en smuk Tanke, som fortjener Tak, men kønnere endnu havde det været, om man i personligt Samvær havde kunnet hylde de danske Sømænd, som *var* med. Der er sikkert, baade af den ene og den anden Grad af Søens Folk, i København mange, som har staaet Ansigt til Ansigt med Krigen i dens usminkede Hæslighed. At hellige *dette* Minde vilde ikke have været mere end, hvad de tapre Søens Folk havde fortjent.

---

*D. F. D. S.'s »Flora« har i Nordsøen reddet en 12 Mands Besætning fra et synkende tysk Skib. — En smuk Sømandsdaad. — I svær Søgang reddes Besætningen fra et tysk Skib.*

Den danske Damper »Flora« har i Nordsøen reddet Besætningen paa en tysk Damper, der var ved at synke.

Et Radiotelegram fra »Flora« meddelte at »Flora« ved 4-Tiden havde reddet hele Besætningen — 12 Mand — fra en tysk Damper »Käthe Grammerstorff«, som »Flora« forlod i synkefærdig Tilstand. Redningen var foregaaet paa 52,52 Grader nordlig Bredde og 4,42 Grader østlig Længde i Nærheden af den engelske Kyst ved et Fyrskib der hedder »Smiths Knold«.

»Flora« kom fra Esbjerg og var paa Vej til London med Landbrugsprodukter. Men om de nærmere Omstændigheder vides intet. Uden Tvivl er Redningsarbejdet udført i høj Sø.

Det er et glædeligt Faktum, at danske Søfolk atter har været i Stand til at redde et fremmed Skibs Besætning.

# Til Abonnenterne.

DET GAMLE AAR er nu afsluttet ved Udsendelsen af nærværende Nummer, hvorfor vi beder Abonnenterne have deres Opmærksomhed venligst rettet mod Fornyelsen af Abonnementet, ved direkte Tilsendelse af Girokortet, som i udfyldt Stand bliver hver Abonnent tilsendt.

Af Hensyn til Indskrivning til Postforsendelsen vil det være af Betydning at Giro'en indsendes snarest, for at undgaa Forsinkelser ved Tilsendelse af Bladet.

## *Dansk Sømandsdaad i Atlanterhavet.*

*Den tyske Damper »Herrenwijk« forlist under haard Storm.*

*Ø. K.s »Estonia« reddede under store Vanskeligheder 13 Mand af Besætningen.*

Østasiatisk Kompagnis Passagerdamper »Estonia«, som er paa Vej fra New York til Danzig, har sendt Radiotelegrammer hjem om en Skibskatastrofe, der har fundet Sted i Atlanterhavet under den stærke Orkan, der har blæst i flere Døgn.

Torsdag Nat blev »Estonia«, Kaptajn A. Rasmussen, tilkaldt af den tyske Damper »Herrenwijk«, som befandt sig paa 54 Gr. 52 Min. nordlig Bredde og 24 Gr. 30 Min. vestlig Længde, det vil sige ca. 1000 km vest for Skotland. Skibet var i Havsnød og udsendte S. O. S. Signoler. »Estonia« kom til Hjælp og begyndte straks paa Redningsarbejdet. Baadene blev sat ud, men den urolige Sø vanskeliggjorde i høj Grad Redningsarbejdet. Indtil Kl. 3 Fredag Morgen lykkedes det at redde 6 Mand af den tyske Besætning, men da satte den nordvestlige Orkan i med fornyet Styrke og umuliggjorde ganske videre Redningsforsøg.

»Estonia« blev dog paa Stedet i Haab om at redde de resterende 20 Mand ved Daggry. Orkanen tog stadig til, og Kl. 10 om Formiddagen sank »Herrenwijk«.

Et nyt Telegram meddelte senere, at indtil Kl. 1 var ialt 13 Mand reddet, og at »Estonia« vilde afpatrouillere Stedet indtil Mørkets Frembrud for om muligt at opsamle flere af det sunkne Skibs Besætning.

»Herrenwijk« er et Fragtskib paa 2500 Tons og tilhørte Rederiet »Lübeck Linie« i Lybæk og var paa Vej fra Härnösand til New York med en Ladning Træmasse.

### *Engelske Skibe til Assistance.*

Et Telegram fra London meddeler, at man først har faaet Meddelelse om Dramaet fra Anchor-Linieren »Transylvania«, der har forsøgt at assistere det synkende Skib i den haarde vestlige Bølgegang.

Derefter ilede et andet engelsk Skib til Hjælp. Det var White Star-Lineren »Regina«, hvor bl. a. den engelske Udenrigsminister Charberlain var med ombord som Passager. »Regina« naaede efter en haard Kamp med Bølgerne »Transsylvania«, der imidlertid signaliserede, at videre Assistance var unødvendig. Skibet fortsatte derefter sin Rejse til England.

### *»Estonia«s Mandskab prises som Helte.*

Ifølge Meddelelse til Queenstown har Mandskabet paa den danske Damper »Estonia« udvist et sandt Heltemod ved Redningen af det tyske Skibs Besætning i en Storm med en Styrke af 80 miles i Timen.

# SAMVITTIGHED

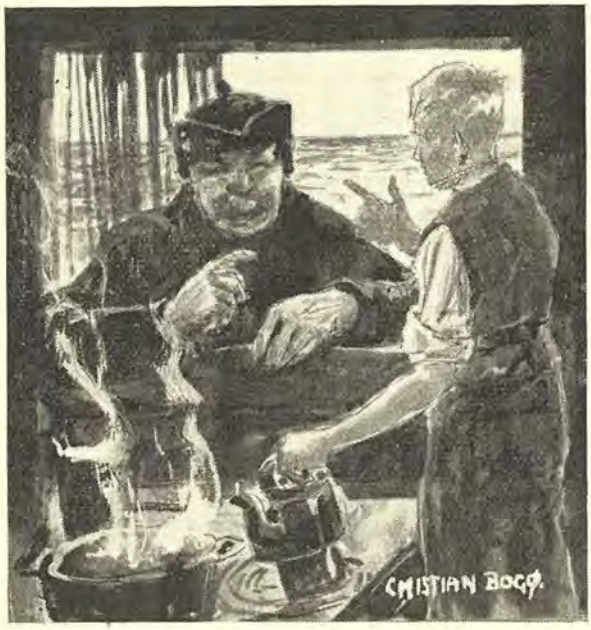
JULEFORTÆLLING AF

*MARTHA LICHTENBERG MADSEN*

*TEGNINGER AF CHRISTIAN BOGØ*

Det kan være baade ondt og godt for et Menneske at have for meget af det, man kalder Samvittighed; men naar saa det tilmed er Jul, naar Samvittigheden vaagner, saa er det rent galt, — det syntes i hvert Fald Jørgen, som var Skibsdreng om Bord i »Maagen«.

Mor og Far havde sagt, inden han drog hjemme fra, at han bare aldrig maatte svare igen eller være næsvis, naar Kaptajn eller Styrmand gjorde Vrøvl eller skændte, hvis Jørgen en Dag gjorde noget galt. Og saa nu forleden havde Skipperen endog stukket Jørgen en Lussing — helt ufortjent havde den maaske nok ikke været, man alligevel — — —




Jørgen havde ikke sagt et Ord, men var ganske stille og lidt slukøret gaaet ind i Kabyssen. Noget efter var Baadsmanden kommet og havde sagt saadan rigtigt haanende: „Naa, Jørgen, der vankede nok én paa Kassen!"

Jørgen havde ikke sagt et Ord, men var ganske stille og lidt slukøret gaaet ind i Kabyssen. Noget efter var Baadsmanden kommet og havde sagt saadan rigtigt haanende: »Naa, Jørgen, der vankede nok én paa Kassen!«

Det kunde naturligvis ikke nytte at nægte noget, saa Jørgen havde da ogsaa mumlet et stilfærdigt Ja; men saa var der i det samme kommet noget trodsigt op i ham, og han havde sagt nok saa frejligt: »Men han fik da ogsaa Svar paa Tiltale, gjorde Skipperen.«

»Det var som Pokker,« sagde Baadsmanden og saa helt beundrende paa Jørgen. »Hvad sagde du?«

Jørgen stod lidt og betænkte sig, saa svarede han: »Aa, jeg sagde bare . . . at . . at han skulde ikke gøre sig vigtig . . .«

Baadsmanden stod lidt og saa vist paa Jørgen, saa sagde han betænkelig:

»Bare du ikke kommer til at fortryde det,« og han slenterede igen hen over Dækket.

Og nu var det saa, Dagen før Juleaften, at Jørgen gik her og spekulerede paa alt det, der nu kunde komme ud af det, han havde sagt. Nu vilde Baadsmanden naturligvis fortælle Matroserne, hvor næsvist Jørgen havde svaret Skipperen — — jo, det hele vilde blive en dejlig Svikmølle — og saa var det jo slet ikke sandt, man bare noget, Jørgen havde sagt for at »vise« sig. Hvad vilde Mor og Far vel sige, hvis nu nogen fortalte dem, at deres Dreng havde været næsvis! Ganske vist var det jo ikke sandt, men naar først Folk begyndte at snakke, saa vidste man nok, hvordan det vilde gaa. Og Skipperen, hvad maatte han dog tænke og tro om Jørgen?

Uha, nej, det var slet ikke morsomt med dette her, man kaldte Samvittighed. Saadan som den kunde pine og plage, og som den kunde blive ved med at snakke, baade naar man sad i Kabyssen, og naar man var nede i Lugaret hos Matroserne. Det var, ligesom man slet ikke havde rigtig Fred — et eller andet Sted indvendig.

I Morges, da man var aaet til Bolværk, var der kommet Bud til Jørgen om at komme agter ud til Skipperen, og da var det, ligesom Jørgen blev baade kold og varm paa en Gang, og saa havde Skipperen saamænd bare bedt, om Jørgen vilde vaske nogle Sokker for

ham, det var det hele. Skipperen havde egentlig slet ikke set ud, som om han var vred, men det var jo ogsaa i Morges, og der kunde være sket saa meget siden den Gang. Baadsmanden havde lige nu været agter ude; saa kunde han jo godt have sladret, ikke sandt?

Jo, akkurat — nu kom han dér og saa rigtig storsnudet ud.

Jørgen hev en Spand Vand ind over Rælingen til at skylle Sokkerne i. For hver Spand, han fik indenbords, blev Vandet koldere og koldere, syntes han, men samtidig blev han selv varm og svedig over hele Kroppen.

Saa, nu var Baadsmanden der . . .

»Du skulde ned til Skipperen, Kok.«

Tak Skæbne, nu havde man altsaa Skandalen.

Skulde man nu lade som ingenting og bare knejse rigtig vigtigt og saa sige, at det hele havde været noget Vrøvl; eller skulde man forklare, at naar de andre om Bord gik og pralede, saa fik man ogsaa selv Lyst. Nej, saadan noget kunde man dog ikke snakke med Skipperen om. Allerhelst vilde Jørgen give sig til at græde, for det hele var saa ærgerligt; men en rask Dreng tuder ikke, for det gør bare det hele mere dumt og tosset.

Der var altsaa ikke andet for end at gaa ned til Skipperen og til det Krydsforhør, som naturligvis maatte komme; men morsomt var det ikke.

Da Jørgen gik hen over Dækket, hørte han et Par af Matroserne nynne paa en Julesalme. Pyt, hvad var der nu ved Julen, naar man gik med saadan en sort Samvittighed som Jørgens? Først havde han faaet den Lussing af Skipperen, derefter havde han pralet og vigtet sig, og saa til Slut havde han løjet — — jo, han var en køn Fyr til at holde Jul.

Jørgen havde mest Lyst til at stikke af fra det hele; men hvor løber man hen, naar man kun har nogle Skibsplanker og saa Lønningen, som er Sømandens hele Verden, naar han ikke ligger i Havn. Nej, man skal nok lade være at løbe noget Sted hen. Og hvad vilde det ogsaa hjælpe, for Samvittigheden løb naturligvis bare med.

»Julen har bragt velsignet Bud« skingrede fra Forstavnen, og Jørgen sukkede; nej, Julen havde slet ikke bragt velsignet Bud, i hvert Fald ikke til Jørgen. Naa, lige saa godt springe i det som krybe i det — men morsamt var det altsaa ikke.

Idet Jørgen gik hen imod Agterdækket, blæste der noget hvidt forbi ham, rullede hen over Dækket, hvirvlede rundt og fløj til Vejrs . . . Jørgen var i det samme over det som en lille Mis.

»Hvad var det, du fandt der?« spurgte Styrmanden, som opdagede alt, hvad der skete om Bord i »Maagen«.

»Brev,« sagde Jørgen og kigede paa Konvoluten. Saa puttede han det i Trøjelommen, men tilføjede lidt efter: »Til Skipperen«. Og saa skyndte han sig ned agter.

—— Kaptajn Larsen sad i Kahytten og saa gnaven ud; det opdagede Jørgen snart. Der var et Rod paa Bordet af den anden Verden. Bordskuffen var trukket ud, gamle Breve og falmede Fotografier laa mellem tomme Daaser, hvori der havde været Skraa, de duftede endnu helt sødligt; saa var der ogsaa sammenkrøllet Papir med støvet Tobak, og der var Sejlgarn og megen anden Ragelse; men midt paa Bordet laa der en Lineal, og den var Jørgen slet ikke glad ved at se, for den mindede ham saa tydeligt om Skoledagene, som jo ikke laa saa meget langt tilbage: gamle Lærer Pedersen plejede at slaa med sin Linial, saadan lige ned i Drengenes flade, udstrakte Haand; det gjorde ondt, det huskede Jørgen nok, og hvis det nu var det, der ventede, saa var den jo ikke saa gunstig. Naa, det gik vel nok.

Jørgen stod lidt og overvejede Situationen, saa spurgte han mut: »Var der noget, Skipperen vilde?«

Kaptajn Larsen ikke saa meget som saa op, sad bare og rodede mellem alt det, der laa paa Bordet. »Smid noget af alt dette Stads udenbords,« brummede han og skubbede en Dynge Papirer hen til Jørgen.

»Javel!« Jørgen forsvandt i en Fart og kom lige saa hurtigt tilbage. Saa gav han sig til at ordne alt det øvrige, der laa paa Bordet. Linealen prøvede han at putte ind under en Avis, men saa tordnede Skipperen: »Lad den ligge, Dreng, den skal jeg bruge om lidt.«

Uha, det lød ikke videre opmuntrende. Jørgen smed den fra sig, som om han brændte sig.

Skipperen gemte nogle afblegede Fotografier og satte Bordskuffen paa Plads.

»Naa, Kok,« sagde han saa, »glæder du dig til i Morgen, det er Juleaften?«

Jørgen stod lidt og betænkte sig. Naa, det var paa den Maade, Skipperen tog det: først haane ham og saa bagefter straffe — jo det var kønt. Jørgen fik Taarer i Øjnene, saa gal blev han. Og nu sad tilmed Skipperen og legede med Linealen.

Jørgen vidste ikke, om han skulde svare, eller hvad han skulde. Mor havde jo sagt, at man aldrig maatte blive næsvis, og det skulde han da for Resten ogsaa nok vogte sig for at blive; han vidste kun alt for godt nu, hvad det vilde sige dette her med Samvittighed, som fulgte efter.

»Naa,« spurgte Skipperen igen, »glæder du dig til Juleaften i Morgen?«

»Nej,« sagde Jørgen og saa ned i Gulvet.

»Nu lyver du jo,« fo'r Skipperen op.

»Nej,« sagde Jørgen igen og turde ikke se paa det vrede Ansigt paa den anden Side Bordet.

»Jo, knagende om ikke du lyver,« sagde Kaptajn Larsen, »for endnu har jeg aldrig kendt en Dreng i din Alder, som ikke har glædet sig til Juleaften, det ved jeg da.« — Der var pludselig noget ved Skipperen, som fik Jørgen til at svare lidt mere frejdigt: »Men jeg glæder mig nu alligevel ikke.«

Kaptajn Larsen lagde Linealen fra sig. Dette her var nok en Dreng, man maatte kige lidt nærmere efter i Sømmene, tænkte han.

»Hvad er der i Vejen?« spurgte han saa.

»Ingenting,« sagde Jørgen.

»Det var noget lidt,« mente Skipperen. Saa blev der en Pause. Jørgen spekulerede paa Samvittigheden, Kaptajn Larsen paa, hvordan han skulde faa pillet ud af Drengen, hvad der var i Vejen med ham. — »Du er jo ellers en flink Gut,« sagde Skipperen, »du er aldrig næsvis . . .«

»Jo,« kom det stilfærdigt fra Jørgen.

»Hva'be'? . . . naa . . .« Skipperen troede, han hørte forkert; saa fortsatte han: »Og du lyver heller aldrig.«

»Jo,« kom det igen.

»Hva'be' . . .« Denne Gang var Kaptajn Larsen ganske vist paa, at han havde hørt rigtigt. »Nu frem med Sandheden, Dreng!«

Jørgen stod og betænkte sig; det var ikke saa lige til, dette her, og pludselig blev han tavs; men saa tog Skipperen fat:

»Nu skal jeg sige dig en Ting, min Gut,« sagde han, »hvis der er noget, du har lavet galt og altsaa noget, der trykker, saa bare frem med det . .«

Jørgen havde aldrig troet, at det kunde være saa svært; før havde det været slemt, naar han var dumpet ud med en lille Usandhed, men i Dag var det med et saa vanskeligt at sige Sandheden. Han stod bare og maabede.

Saa lagde Skipperen sin Haand paa hans Skulder. »Ser du,« sagde han, »det at gaa rundt med en sort Samvittighed, det er noget af det galeste, der er til; jeg har selv prøvet det,« — han lo saa smaat og ruskede Jørgen helt gemytligt. Men lidt efter blev han igen alvorlig. »Naa,« sagde han, »det er nu ellers slet ikke saa morsomt. Men kram du nu kun ud med, hvad der trykker dig, det hjælper saa rart. Det gør saa godt at faa det sagt . . . og vi skulde dog gerne se at faa en rar Jul.«

Saa lagde Skipperen sin Haand paa hans Skulder. „Ser du," sagde han, „det at gaa rundt med en sort Samvittighed, det er noget af det galeste, der er til; jeg har selv prøvet det," — han lo saa smaat og ruskede Jørgen helt gemytligt.

En rar Jul. Det bævede en Smule om Jørgens Mund, og det gav pludselig Kaptajn Larsen den Idé selv at begynde. Derfor sagde han med et lille Smil: »Jeg har ogsaa lavet noget galt, Kok, og det er slet ikke saa længe siden, som du maaske tror. Nu skal jeg fortælle dig det: det var i Sommer, da vi sidst var hjemme, da lovede jeg mine to Drenge, at jeg skulde tage Kokosnødder med hjem til dem fra den første Rejse; men tror du saa ikke, Kok, at jeg gaar hen og glemmer det! . . . Nu ved jeg, at Drengene saa bestemt havde ventet det af mig: at jeg skulde sende disse Kokosnødder hjem; og den yngste sagde endda, at hvis jeg glemte det, saa fik jeg intet Julebrev. Se, dette her kom jeg først til at tænke paa nu forleden, og kan du saa forstaa, at jeg blev ked af det? Men hvad kan det nytte, at man lover sig selv og Drengene, at det aldrig skal ske oftere? Samvittigheden blever ved at fortælle, at det er noget galt, man har gjort. Og kan du saa forstaa, at jeg i Morges blev endnu mere gnaven over min Glemsomhed, da Styrmanden kom med al Juleposten til »Maagen«, og jeg saa opdagede, at der ikke er Brev til mig fra mine store

Drenge.« — Jørgen greb i det samme til Frakkelommen.

»Du kan jo nok begribe,« sagde Skipperen, »at jeg ikke havde troet, at mine Drenge vilde tage det saa bogstaveligt. Ved du, hvad det vil sige ikke at faa Julebrev, Kok?«

Nej, det vidste Kokken egentlig ikke, men han kunde omtrent tænke sig til det, og det var ligegodt Synd for Skipperen, men saa tog Jørgen ned i Lommen.

»Det skulde vel aldrig være dette her, Skipperen savner?« spurgte han.

»Knagende om ikke det er fra Drengene!« raabte Kaptajn Larsen og slog i Bordet. »Hvor har du faaet det fra?« tornede han saa.

»Fundet det paa Dækket,« forklarede Jørgen. »Det er vel sagtens faldet ud af en Lomme . . . jeg snuppede det, lige da det var ved at gaa over Lønningen.«

»Godt gjort . . . godt gjort!« sagde Skipperen og ruskede igen i Drengen.

»Du skulde jo alligevel have en Julegave af mig, men nu maa jeg nok se at finde paa noget ekstra,« føjede han til. »Men hvad skal det være?«

Jørgen stod lidt og spekulerede, saa sagde han, gloende rød i Hovedet:

»Kunde Skipperen ikke lade være at klø mig for det, jeg har sagt.«

»Jo, naturligvis . . . naturligvis,« kom Svaret. Kaptajn Larsen havde helt glemt, at det var Jørgen og ikke ham selv, der skulde have lettet Samvittigheden. »Jo, naturligvis, . . jeg kunde lade være med at klø dig!« Saa smilede Skipperen pludselig og tog om Jørgens Skuldre ligesaa blidt, som naar det var Far eller Mor derhjemme. »Naa, Jørgen,« sagde han, »nu er det Jul i Morgen; skal vi to saa se at faa klaret dette her.« Og han satte sig med Drengen ved Siden af sig og klemte ham ind til sig. »Du er jo saadan en rask Gut ellers . . .«

Og saa kom det fra Jørgen alt det, som trykkede ham; først det, som Mor og Far havde formanet ham til, inden han rejste ud, og saa det, han havde sagt forleden til Baadsmanden: hvordan han havde vigtet sig og pralet overfor de andre om Bord. Han havde haft det saa ondt lige siden den Dag, saadan gaaet og tænkt og spekuleret paa, at han slet ikke kunde faa en glad Jul.

»Ja,« sagde Skipperen, da Jørgen ikke kunde finde mere at sige. »Du synes naturligvis nu, at Samvittighed er noget rigtig fælt noget, som piner og plager; men kan du nu alligevel ikke nok føle, at naar man har fortalt det hele til en rigtig god Ven, saa hjælper det saa rart? Kan du nu gaa op og lave en Kop Ekstrakaffe til Mandskabet, . . . vi siger, det er, fordi det er Lillejuleaften. Men saa skal du herefter huske paa, Jørgen, at naar Samvittigheden igen vaagner, saa skal du bare komme til mig . . . vil du altid huske paa det, min Dreng?«

»Ja,« sagde Jørgen og satte sig til at tude, og først længe efter kom der et lille forknyt: »Tak!«

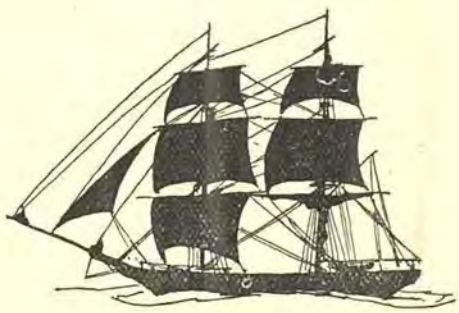
»Ja, for vi to maa jo altid se at faa en glad Jul,« føjede Skipperen til med et lille Smil.

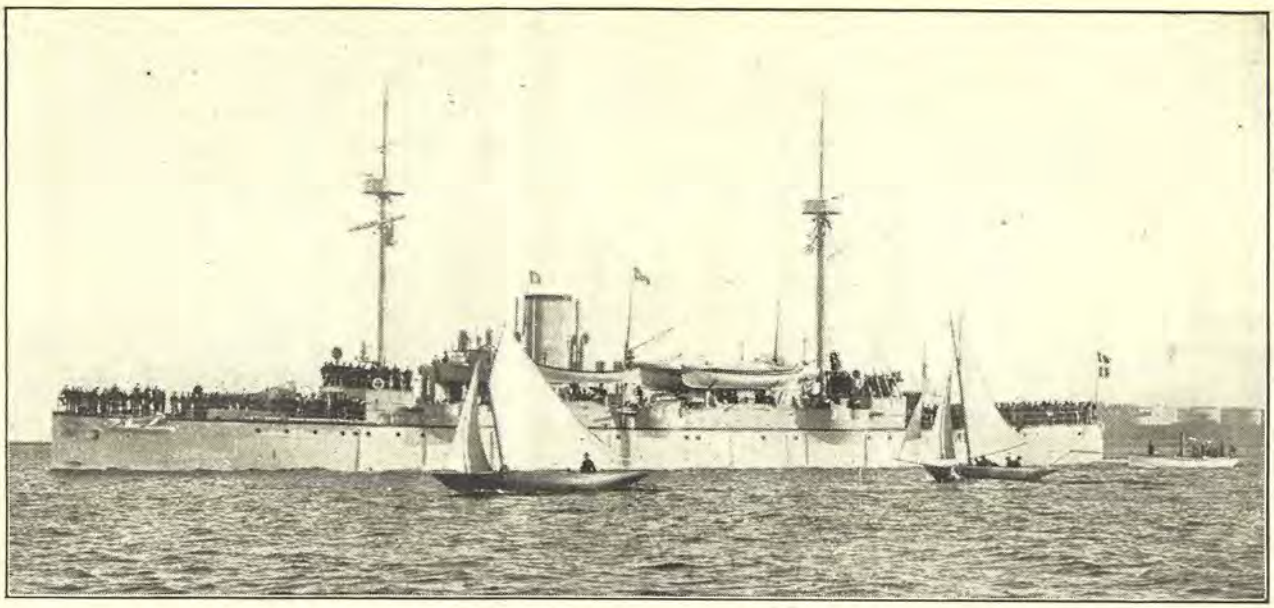
Jørgen bare nikkede.

»Se, nu havde jeg jo ellers bestemt,« sagde Skipperen, »at du skulde have en Tokrone af mig i Julegave, og den har du her, fordi du er en flink Dreng; men saa fordi du fortalte mig hvad der trykkede, er det nok bedst, at du faar en til . . .« Og saa laa der pludselig to gyldne Pengestykker i Jørgens Haand.

Jørgen bare smilede, og saa gik han op paa Dækket; men deroppe, hvor den friske Luftning strøg omkring ham, syntes han med et, at hele Verden saa ganske anderledes ud, end da han for lidt siden stod paa samme Plet.

Det var nok alligevel ikke saa helt galt at have rigeligt af det, man kaldte Samvittighed; for naar bare man til den rette krammede ud med det, der laa og tyngede, saa kunde man nok i hvert Fald alligevel faa en glad Jul.





»Valkyrien« paa Kobenhavns Rhed ved Afrejsen.

# Nogle Erindringer fra „Valkyrien"s Togt.

## 1899—1900

Hr. Redaktør!

Da De i Anledning af *H. K. H. Prins Valdemars* 70 Aars Fødselsdag ønsker at fremdrage nogle Erindringer om Krydserkorvetten »*Valkyrien«s* Togt til Østasien 1899—1900, har De anmodet mig om at sende et Par Ord til VIKINGEN om min høje Chef.

Det hører desværre til de store Sjældenheder, at der bliver sendt et dansk Orlogsskib til Østasien.

I 1845—47 blev Korvetten »*Galathea*« udsendt bl. a. for at overvære Afleveringen af de danske Besiddelser paa det indiske Fastland, Tranquebar og Serampore, der var solgt til British-Ostindisk Kompagni, (Danmark har altid haft en sørgelig Lyst til at sælge sine Kolonier), hvor den skulde vise Flaget.

I 1870—72 blev Fregatten »*Tordenskjold*« sendt ud for at medvirke ved Udlægning af Telegrafkablet for Det store nordiske Telegrafselskab og tillige for at *vise Flaget* i Kina og Japan. Man anerkendte altsaa den Gang Betydningen af at vise Flaget i udenlandske Havne.

Ikke destomindre skulde der ligesom mellem de 2 første Togter hengaa en lille Menneskealder, før der atter blev sendt et Orlogsskib til Østen.

Det nystiftede Østasiatiske Kompagnis vidtskuende og initiativrige Direktør, der var godt kendt med Forholdene i Østen, havde formentlig Forstaaelsen af, hvad det betyder for en Nations Handel, at Flaget vises, og Det Store Nordiske Telegrafselskabs Direktør, der ogsaa var godt kendt med Forholdene derude og mente, at det vilde gavne Selskabets Interesser, at et dansk Orlogsskib blev sendt ud, virkede for Udsendelsen af et Orlogsskib til Østen, og det blev »Valkyrien«.

Det var selvsagt af stor Betydning, at den ret te Mand blev valgt til Chef. Nu var det saa heldigt, at Hans Kongelige Højhed Prins *Valdemar* kort forinden var bleven udnævnt til Kommandør, og Valget faldt derfor fuldstændig naturligt paa ham, der havde gennemgaaet alle Grader i Marinen fra Lærling til sin daværende Charge og altid vist sig som the right man in the right place. Og det viste han sandelig ogsaa paa dette Togt, hvor det ikke alene kom an paa Evnen til at føre Skib, hvad alle vidste, han kunde, men ogsaa paa Evnen til at repræsentere, hvad han selvfølgelig ogsaa kunde, og endelig paa Evnen til at forhandle, hvad han viste, han var i Besiddelse af, idet han forskaffede Det store nordiske Telegrafselskab de Koncessioner og Indrømmelser i Japan, som det var et af Togtets Formaal at erholde.

Der var naturligvis megen Repræsentation og Taler, der skulde holdes. Her hjalp den overlegne Ro, hvormed Prinsen saa paa Sagerne, ham naturligvis godt. Som betegnende for denne rolige Overlegenhed kan jeg anføre en enkelt Udtalel-

Kommandør Maegaard.

se, da det en Dag drejede sig om en lidt vanskeligere Tale i Land. Prinsen sagde da: Skulde jeg komme til at begaa en eller anden lille Fortalelse, sker der jo ikke nogen Ulykke, men kommer jeg her om Bord til at sige Styrbord i Stedet for Bagbord, kan det faa alvorlige Følger.« Det er Sømanden, der stadig tænker paa sit Skib.

Prinsens Forhold til sin Besætning karakteriseres maaske bedst ved at henvise til det indrammede og signerede Billede, hver eneste Mand om Bord modtog Juleaften som en kærkommen Julehilsen fra Prinsen og Prinsessen. Billedet, der er tegnet af Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Marie, viser »Valkyrien« med Skjoldmøen Valkyrien svævende over Skibet. saaledes tror jeg ogsaa, Besætningen saa op til sin høje Chef som den, vi i et og alt trygt stolede paa.

*C. F. Maegaard.*

.....

Efter at have tilbragt behagelige Juledage ved Singapore, hvor hjemlige Hilsener kappedes med Stedets Forsøg paa at skabe den rigtige Stemning og Festglæde, gik Besætningen paa »Valkyrien« i Gang med Festlighederne i Bangkok.

Fra en Korrespondance fra 1899 har vi laant følgende:

*Red.*

## BESØGET I BANGKOK

Den 1. Januar, Dronningens Fødselsdag, aflagde Prins Valdemar Hs. Majestæt Besøg. Om Aftenen var der Gallataffel. Ved denne Lejlighed opvartedes Kongen af en Herre, der var Ridder af Dannebrog; den Herre, der ved højtidelige Lejligheder kører for Hs. Majestæt, er Kommandør af Dannebrog. Ved disse Tafler, som i det hele taget spiller det naturligvis en stor Rolle, at Luften er i stadig Bevægelse for Kølighedens Skyld. I almindelige Huse, som ogsaa ved Maaltiderne i Saranrom Palace, hvor Prinsen boede, besørgedes dette af Punkaher, lange Vifter, der hængte paa langs over Bordet, og som ved Hjælp af et Snoresystem bevæges af en udenfor Værelset staaende Kuli. Paa Kongens Slot besørges Viftningen derimod med Haandvifter af forskellige af de opvartende Kavalerer, og disse har en utrolig Færdighed i fra en Afstand af flere Fod ligesom at skrue en Vindstrøm henover den, de skal vifte.

Den 2. Januar besaa Prins Valdemar det kongelige Tempel Sudasna og det »gyldne Bjerg«. I Templet modtoges Prinsen af Ypperstepræsen, der holdt en Velkomsttale paa Siamesisk, oversat af Prins *Chira* til Dansk, hvorpaa Prins Valdemar modtog en Erindring om Besøget. Hvad der slaar En ved et saadant Besøg, er den utrolige Mængde Kostbarheder, Guld og Ædelstene, der findes i disse Templer, og som en Modsætning til denne Pragt Præsternes tarvelige og asketiske Udseende. At der ved en saadan Lejlighed bliver budt Spise og Drikke, ganske vist kun Kokosnød og Cigarer inde i Templet, støder i høj Grad os. Det saa ud til, at de fleste Præster, der var her, overholdt Buddhas Lære.

Kl. 4 Eftermiddag uddelte Kongen Præmier til Landkadetterne paa deres Akademi, hvor der herskede en mønsterværdig Orden. Præstationerne var særdeles gode, navnlig Gymnastikken. Ceremoniellet ved Præmieuddelingen var det interessanteste. Under 3 dybe Buk nærmede Præmietagerne sig Kongen, hvorpaa de knælende modtog Præmien; Tilbagegangen skete ligeledes under gentagne dybe Buk.

Om Aftenen var der Familietaffel i det kongelige Slot, hvori Prinsen deltog, medens Følget og de civile Herrer, der er om Bord i »Valkyrien«, og de, der er kommen med »Annan«, spiste i Udenrigsministeriet.

Om Aftenen var der stor Koncert i det kgl. Slot, ved hvilken Lejlighed der blev spillet gamle siamesiske Melodier, til denne Koncert var alle de danske Herrer inviteret.

Den 3. Januar spiste Hs. kgl. Højhed Lunch hos Kongen paa Lystslottet Dusit, hvor der bagefter forevistes forskellig siamesisk Sport. Først var der Kamp mellem Fisk, 2 smaa Hanner og 1 Hun blev sat i en Glasskaal, og øjeblikkelig fo'r Hannerne mod hinanden og begyndte at bides, kort sagt leverede en regulær Kamp; da denne Kamp var forbi, blev der forevist nogle endnu mere krigeriske Fisk. De stod hver i sit Glas, og der var Metalplader imellem Glassene, for at Fiskene ikke skulde se hinanden, men saa snart Metalpladerne fjernedes, fo'r de imod hinanden til Trods for Glasvæggene, der skilte dem, og da de senere blev slupne løs i samme Glas, gik de løs paa hinanden med Dødsforagt.

»VALKYRIEN«s Besætning«.

*I forreste Række*: Løjtnant *Topsøe Jensen*, Kaptajn *Maegaard*, Pastor *Nyholm*, *Prins Valdemar*, Dr. *Thorlacius*. Løjtnanterne: *Maegaard*, *Petersen og Nielsen*. — *I anden Række*: Overlæge *Breining Storm*, Undermester *Rheinhardt*, Fabrikant *Gildahl*, Løjtn: *Mourrier*, Intandant *Jacobsen*, Kapt. *Garde*, Forfatteren *Alex Svedstrup*, Løjtn. *La Cour*, Kapt. *Ewers*, Undermester *Thorup*, Maskinmester *Strøm*, Grosserer *Holmblad* og Løjtnanterne *Trap* og *Trolle*.

Nu først kom den egentlige Sport, en Art Fodbold, spillet med Bambusbolde. Der blev udfoldet en storartet Færdighed i Retning af at støde Bolden med Hoved, Skuldre og Ben, det var forbudt at bruge Armere; derefter var der Boksning og Stokkekamp. Hjemturen foregik i Mørke, men der var opstillet Soldater med Fakler, som belyste Vejen, et meget imponerende Skue. Kl. 7½ var der Diner i Saranrom-Slottet, og Kl. 9 blev der af Marinen givet et storartet Bal ombord i Kongens Lystyacht »Maha Chakichi«, der laa fortøjet ved Orlogsværftet. Ved Hjælp af kinesiske Lamper og elektrisk Lys var saavel Skibet som Orlogsværftet prægtig oplyst. Kl. 12 var der en glimrende Souper i et Telt i Land. I det hele taget bliver der sørget godt for de legemlige Fornødenheder; der er næppe 3 Timer mellem hvert Maaltid,og saa serveres der desuden »Drinks« i Mellemtiden. Den 4. foretog Prins Valdemar forskellige Udflugter saavel til Lands som til Vands med Prins Chira, men det bliver for vidtløftigt at beskrive alt, hvad der er sket. Jeg skal blot for at give et Billede af en siamesisk Festmiddag beskrive lidt nærmere den Middag, som Admiral *Richelieu* gav i sin Bolig, en udmærket rummelig og kølig Bolig, der ligger i Nærheden af Slottet. Gaden, hvori Huset ligger, er oplyst af orientalske Lamper, ca. 100 Matroser paraderer foran Huset, og Haven, der omgiver Huset, er ved Hjælp af elektriske hvide og røde Lamper samt store kinesiske Lamper saaledes illumineret, at den minder om Tusinde og een Nat, navnlig gør et 6 Aar gammelt Gummitræ, der er 14—15 Alen højt, en ypperlig Virkning.

Den elskværdige Vært modtager Gæsterne ved Indgangen til Haven, derpaa føres de op i de smagfulde Modtagelsesværelser paa første Sal, og da alle er samlede, begiver man sig ned i Spisestuen, der er pragtfuldt dekoreret, og hvor Punkahen og Vifterne er i fuld Gang. Til Tonerne af et Orkester serveres her nu en Middag paa 19, er nitten Retter Mad, medens der udskænkes udmærkede Vine. At det under saa gunstige Forhold hurtig udvikler sig en livlig Stemning blandt Selskabet, der hovedsagelig bestaar af Danske, er let forstaaeligt, og alle beklager vist, at det var nødvendigt at bryde op allerede Kl. 11 for at køre hen og se siamesisk Komedie. Dette er i Korthed, hvad Chefen og Følge har været med til, og der er næppe Tvivl om, at det snarere har været for meget end for lidt af det gode.

Mandskabet og Underofficererne har ogsaa festet i disse Dage.

Den 31. Decbr. og 1. Januar var de alle om Bord for at have lidt Fred til at skrive Breve m. m. Men fra den 2. Januar har hver Dag en Fjerdedel af Besætningen været i Bangkok. Kl. 5 Form. afsejledes med et af de Fartøjer, Admiral Richelieu havde stil-

let til Disposition, til Bangkok, hvor Skibet lagde til ved Oriental Hotel.

Her var der af Østasiatisk Kompagni arrangeret Frokost for Folkene, der derpaa kørte rundt og besaa Byens Mærkværdigheder for atter, inden de forlod Byen, at indtage et Middagsmaaltid. Kl. 9 kom Folkene om Bord, medens Underofficererne, der indlogeredes paa Hotellet, først kom ombord næste Morgen. Jeg nærer ingen Tvivl om, at Østasiatisk Kompagni har skaffet sig lige saa mange Venner, som der er Mand i »Valkyrien«, thi der er i Sandhed udvist en storartet Gæstfrihed.

*Siam Bangkok—Østasiatisk Kompagni.*

Bangkok, der kun er 118 Aar gammel, ligger ved Menamfloden, der spiller den allerstørste Rolle for Byen, idet den og de utallige Kanaler eller Arme, der udgaar fra den, i høj Grad benyttes som Færdselsveje, men desuden tilføres ad Floden fra det Indre af Landet Størstedelen af de Produkter, der giver Bangkok den Betydning som Handelsstad, den har, og som sikkert vil blive større, efterhaanden som der kommer flere Jernbaner, thi Bangkok er den naturlige Stapelplads for et stort og rigt Opland.

Færselen paa Gaderne, hvor alle Slags Køretøjer og elektriske Sporvogne farer frem og tilbage, er stor, men Trafiken paa Floden er endnu større. Større og mindre Dampere, Sejlfartøjer og Robaade af forskellige Former og Størrelser krydser uafbrudt hinanden; de flydende Huse, baade større Huse, hvorfra der handles med alle mulige Ting, og smaa Baade, der med en tøndelignende Overbygning er Bolig for hele Familier, optager Flodens og Kanalernes Bredder. Det er, som om der ikke var Plads paa Landjorden til Befolkningen, og dog er dette ikke Tilfældet, thi meget Land ligger udyrket og kan tages i Besiddelse af hvem, der vil, og der opkræves først Skatter efter 2 eller 3 Aars Forløb. At dømme efter, hvad man ser, naar man kører paa Jernbane, er det ikke nogen karrig Jord at dyrke ,overalt bugner det af Træer og Planter, men Siameserne, der kun har faa Fornødenheder, er ikke meget driftige. Byen har ca. ½ Million Indbyggere, og af disse er ca. 200,000 Kinesere, der her som overalt udmærker sig ved en sjælden Flid og Nøjsomhed. Der findes ca. 800 Europæere, og af disse er ca. 50 Danske. Der er ca. 12 Mile Gader af en Bredde paa 30 Fod og en utallig Mængde snævre Gyder. Byen har en stor Udstrækning i alle Retninger; thi de fleste Huse har kun een Etage, og desuden er der mange smaa, ubebyggede og træbevoksede Pladser.

Naar man kører gennem Byen, lægger man ikke meget Mærke hertil, men ses Byen i Fugleperspektiv fra det gyldne Bjerg, en 3—400 Fods Jordforhøjning, der er frembragt ved Kunst, og paa hvis Top der ligger et Tempel, Wat, saa ligner den nærmest en vældig Landsby, i den Grad sees Træer og Huse spredt mellem hverandre. Kongens Slotte og Watterne er næsten de eneste monumentale Bygninger, men disse sidste, hvoraf der i Bangkok findes mange, tager sig med deres høje, spidse Tage udmærket ud. Nogle af disse Watter er meget pragtfuldt udstyrede, navnlig indvendig, hvor der altid findes en Figur af Buddha, enten liggende, staaende eller siddende, en liggende Buddha, der er 60 Alen lang, altsaa længere, end Rundetaarn er højt, er en af Seværdighederne.

Landbruget staar meget lavt. Det er nogle elendige Plove af Træ, der benyttes; Furen er kun 2 Tommer dyb og 6 Tommer bred. Bøfler bruges til at trække Plovene og senere ved Tærskningen, der foregaar paa den Maade, at Risen lægges paa Jorden, der paa det Sted, hvor Tærskningen skal foregaa, er gjort jævn og haard ved et Lag Ler eller lignende, og saa lader man Bøflerne traske rundt i Risen, til Kerne og Straa er skilte ad. Naar Risen er tærsket, opbevares den eller føres pr. Baad til nærmeste Handelsplads. Baadene er fladgaaende og smalle, saa at de kan flyde overalt; er der ingen Grøft, graves en, og saa gaar det videre gennem et Utal af Kanaler; man ser derfor overalt, selv inde i Landet, disse smaa Baade.

Egentlig Fattigdom kendes næppe i Siam, thi i det milde Klima stilles kun faa Fordringer til Husly. Har man intet Hus, kan man sove under aaben Himmel, og for 15—20 Øre om Dagen kan en Mand leve; da mange af Siameserne i Bangkok desuden har Ord for at være dovne, vilde der næppe blive arbejdet meget, hvis der ikke eksisterede Spillehuse. Spillehuse, Opiums- og Spiritushandelen bortforpagtes af Regeringen til Kinesere. Ved Spil sætter Siameseren sine surt erhvervede Penge overstyr, og det er ofte kun for at tilfredsstille denne Lidenskab, at han arbejder.

Bangkoks Udførsel androg i 1897 32 Mill. meksikanske Dollars, og Indførselen beløb sig til 22,9 Mill. Udførsel af Teak Træ til 2,8 Mill. Doll., men denne vil sikkert vokse. Teak Træets gode Egenskaber anerkendes jo mere og mere, og Bangkok er en af Hovedpladserne for Udførselen i Østen. Teak Træerne vokser oppe i Bjergene, ikke i samlede Skove, men spredt rundt omkring i de uhyre Skove, der findes. Efter at man har valgt et Træ, afskalles Barken i et Bælte forneden, og Træet bliver staaende paa Roden i et Par Aar, derpaa fældes det og bliver nu af Elefanter og Mennesker transporteret til Vandløbene for at flaades ned; hertil kan der medgaa længere Tid, saa det er ikke ualmindeligt, at der hengaar 3 Aar, fra et Træ er valgt, til det kommer til Bestemmelsesstedet.

*Østasiatisk Kompagni,*

der er et af de 4—5 Firmaer, der i Bangkok giver sig af med Teak Træhandel, driver denne Forretning paa en storslaaet Maade. 1000 Mennesker og 100 Elefanter er beskæftiget med at hugge og transportere de vældige Stammer. En Savmølle med nogle og tredive Dampsave besørger Stammerne tildannede til Bjælker eller Planker. Det er en Fornøjelse at se Arbejdet paa denne Savmølle. Alt er praktisk indrettet, Arbejdet udføres af Kinesere, der hurtig og uden at sige et Ord arbejder med de svære Stammer. Efterhaanden, som Træet skæres ud, sorteres det, hver Del har sit Marked. Intet gaar til Spilde; man beundrer den Mand, der har sat dette i System.

At Østasiatisk Kompagni indtager en meget fremskudt Stilling i Forretningslivet i Bangkok, bliver man snart paa det rene med.

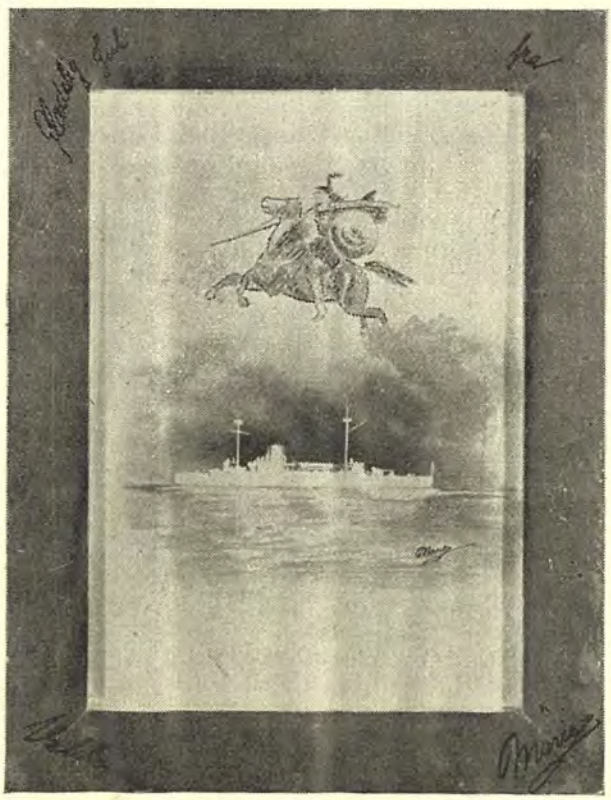
I Oriental Avenue, en Gade, der fører fra Hovedgaden ned til Floden omtrent midt i Byen, har Øst-

Besøg hos Vicekongen i Fuchow.

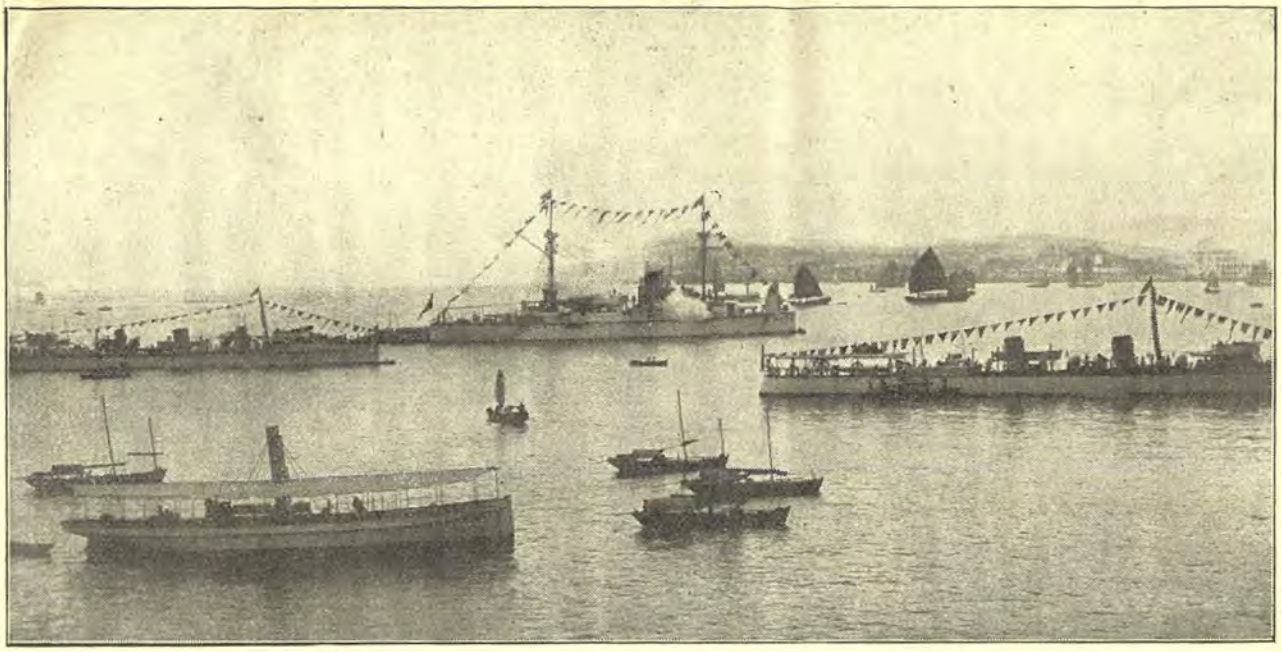
Blandt Gæsterne ses foruden Prinsen i forreste Række og Vicekongen mellem Prinsen og Kapt. *Maegaard*, ogsaa Hr. Etatsraad *H. N. Andersen*. Exellencen ses staaende bag Vicekongen og bærer høj Silkehat.

asiatisk Kompagni sin Beliggenhed. Den oprindelige Forretning, der er startet af Direktør *Andersen*, ligger helt nede ved Floden, medens forskellige Villaer, der ligger i samme Avenue, beboes af de højere Funktionærer, ligesom Direktør Andersen ogsaa har en Villa her. Selve Butiken eller Storen, er et mægtigt Rum, hvori findes alt mellem Himmel og Jord, kinesiske og japanske, danske og engelske Varer, i forskellige Afdelinger. Efter at have gaaet omkring derinde, bliver man nærmest forbavset, hvis der er noget, man ikke kan faa at købe. Til Storen hører forskellige Pakhuse, men efter at Forretningen stadig er gaaet frem, haves ikke mere Oplagsplads her, og Resten af Godset magasineres da ved Savmøllen, hvor der er bygget Anlægsbroer, saa Selskabets Dampere kan lægge til og losse og lade.

Det har været vanskeligt for Direktør Andersen at faa en passende Grund til Savmøllen, men Spørgsmaalet er løst paa en Maade, som vidner om, hvilken betydelig Indflydelse denne Mand har. Paa hellig Grund, paa Grunde, hvorpaa der endnu staar Templer, er Dampsavmøllen anlagt, og Templerne bruges til Kontor og Pakhus. Tempelgrunde kan ikke sælges, men disse er »laant« ud til Ø. K. af Kongen. — Naar man fra Dampsavene skal begive sig over til Kontorlokalet, bliver man lidt forbavset over at blive vist over til et Tempel, men Forbavselsen stiger i højeste Grad, naar man ved at træde ind ser, at en mægtig, forgyldt Buddha-Statue indtager den centrale og største Del af Kontoret, medens Pultene m. m. er anbragt udenom. At have selve Buddha til at vaage over sine Forretninger maa give en Garanti saavel for Lykke for Kompagniet som for en reel Behandling for Kunderne. I et andet



Det indrammede Billede, der blev skænket hver Mand af Besætningen Juleaften, som en Hilsen fra Prinsesse Marie og Prins Valdemar, der begge havde signeret.



Der saluteres for „VALKYRIEN" paa Hong-Kongs Rhed.

Tempel, hvori en mindre Buddha staar opstillet, findes Pakhus. Man forstaar vanskelig saadanne Forhold.

Ved tyske og engelske Dampskibslinjer staar Bangkok i Forbindelse med Singapore og Hongkong, men nu er Byen, takket være Østasiatisk Kompagni, kommen i direkte Dampskibsforbindelse med Europa; at Etableringen af denne Linie har vakt Glæde og Forhaabninger i Forretningsverdenen i Bangkok, faar man et Bevis for, naar man læser, hvad »The Directory for Bangkok and Siam« skriver om Handelen med Teak Træ.

»The Directory«, der er en Art kombineret Stats- og Handelskalender, skriver, idet den omtaler 1897, følgende: »An interesting feature of the year has been the important part played in the conveyeance of teak homewards by the fine large steamers of the new East Asiatic Company Ltd. If the facilities now put in the way of Bangkok shippers by the etablishment of this line are availed of to any considerable extent, something aproaching a revolutionary change in the trade may be expected.«

At Danmark gennem Østasiatisk Kompagnis Dampskibslinie har faaet en god Chance til at deltage i Verdenshandelen, er sikkert, og vi, der har set Forholdene, hvorunder Kompagniet arbejder herude, paa nært Hold, har kun kunnet glæde os over, at det er lykkedes dansk Foretagsomhed og Energi at have gjort vort Fædreland delagtig i den store Handel og fordelagtig bekendt i Siam og forhaabentlig overalt, hvor danske Produkter takket være Ø. K. Dampskibslinie sendes. Held og Lykke følge Østasiatisk Kompagni til Glæde for Selskabet og til Ære for vort Fædreland.

---

*Sejl-Skoleskibene og Søfarts-Uddannelsen.*

Themsen har i disse Dage staaet i Fortidens Tegn. Ankomsten af 4 af de gode, gamle Dages Sejlskibe — alle under finsk Flag — har vakt Beundring; et Pust fra Blackwall-Fregatternes Tid kan det kaldes. Disse Skibe, fra hvis Gaffel det britiske Flag engang vajede, har ikke længer Interesse for den britiske Skibsreder, endog de gamle traditionelle Skoleskibe har han givet Slip paa, han ser ikke i Sejjlads med Sejlskibe nogen Garanti for praktisk Navigation, og hans Lands Sølov har givet ham Medhold. Det samme gælder ikke i vort Land, vi lever endnu forsaavidt paa Fortidens Paragrafer, som desværre ikke kan overholdes. Rundt om i Landet hører man om unge Sømænd, som ihærdig forsøger at faa indsejlet den — for hans Styrmandsbevis — i Søloven fastsatte Sejlads i Skibe, som ikke eksisterer. I Tyskland holder man — ligesom hos os — paa Sejlskibssejlads for vordende Styrmænd, men her gør man Forsøg paa at have det nødvendige flydende Materiel til Disposition, saa Sønæringslovens Bestemmelser kan ske Fyldest.

*Nyt norsk Rederi.*

»Danwood A/S.« er under Dannelse i Oslo med mindst 750,000 Kr. Aktiekapital, som paa Forhaand er sikret, og hvoraf Indbyderne, Skribsreder Christen Smith og Dr. Ing. Danchert Smith, har tegnet 125,000 Kr. Hos Frederikstad mekaniske Værksted har man for 2,4 Mill. Kr. bestilt et Motorskib paa 9100 Tons med 2 Dieselmotorer for tilsammen 3100 HK. og særlig indrettet paa Trælastfart paa Stillehavet. Ved en ny Konstruktion af Luger og Dæk er det effektive Indhold af Lastrummene betydelig forøget. Fra Norges Skibshypotek-Aktieselskab og Statens Skibsfond vil der blive ydet 2 Prioritetslaan paa tilsammen 1,5 Mill. Kr. Skibene skal leveres om 14 Maaneder.

# Lær mig, Havets Bølge —

Julefortælling af M. Magnussen. - Tegning af Christian Bogø.

Solen havde slet ikke været fremme den hele Dag, og Fjeldene laa saa mørke og dystre, som de færøske Fjelde kan ligge ved Juletid. Der var saa tyst og stille paa den brede Skraaning, hvor Poul havde sat sig. Kun en Gang imellem hørte man en Strandmaages Skrig, naar den dykkede ned i Bølgerne; men Poul sad blot der og stirrede ud over Nolsø, som strakte sig foran ham. Poul fik undertiden Lyst til ligesom at sparke til Nolsø, fordi han syntes, den laa og spærrede ham Vejen ud til den vide Verden. Og hvad vilde han vel saa, hvis han virkelig en Gang kom ud i den vide Verden? Han vidste det ikke selv, for hvad ved man, naar man bare er tyve Aar og har levet al sin Tid paa en lille Ø i Nordhavet? Hvad ved man om Livet derude, andet end at man længes efter det, som man slet intet kender til, men bare ubevidst længes imod.

Der gik nogle Mennesker forbi ham paa den smalle Sti, hvor han sad, og i det samme slog nogle Verslinier ned i ham: »Og Folk forbi mig til Kirke køre, snart toner Salmen for aabne Døre,« nynnede han, men lidt efter tænkte han, at dette her var jo bare Dumhed, for her var nok ingen, som kørte forbi — her gjaldt det nok om at gaa paa sine Ben, saa smalle Stierne var og mange Steder næsten ufremkommelige i Snesjap og Ælte. Men til Kirke gik de, det vidste han — for han kendte dem jo hver og én, og han vidste ogsaa, at nu var det Kirketid — skulde han selv gaa derop? Han holdt saa meget af Salmesangen, den kunde tone som ingen andre Steder, det var han vis paa, for heroppe havde de allesammen Hjerterne med sig, naar de sang.

Poul drev lidt ned over Skrænterne — nej, i Kirke vilde han alligevel ikke, saa gik han ned imod Havnen og sprang ud i en Baad, som laa fortøjet til en af Pælene; der laa han saa og vippede i Tusmørket, indtil en Stemme kaldte inde fra Kongebroen:

»Poul, gaar du en Tur med op i Bakkerne?«

Først lod Poul, som han ikke hørte det, men da der blev raabt for anden Gang, svarede han blot: »Nej, jeg tager en Tur op ad Fjorden.«

Egentlig havde han slet ikke tænkt paa at sejle ud, men nu stod Jane deroppe og ligesom tirrede ham ved sin Nærværelse — og fik ham til at blive trodsig.

»Du tør da ikke tage ud nu, det er ved at blive mørkt?« spurgte hun og lo lidt.

»Tør?« kom hans Svar drillende. »Tror Du maaske, jeg er bange?« Han var allerede ved at løsne Baaden.

»Bange?« Jane kom nu helt ned paa Skibsbroen, saa hun bedre kunde se, hvad han foretog sig. »Du er da i hvert Fald bange for at gaa med mig ud i Bakkerne,« lo hun.

»Jeg skal vise dig, at jeg tør sejle ud,« sagde han, for nu var Trodsen kommet op i ham.

Men nu var det Jane, der blev ængstelig, og hun bad for Alvor: »Gaa hellere med op i Bakkerne, Poul!«

Han fik fat i Aarerne for at vise hende, hvad han turde.

»Gør det ikke, Poul,« bad hun, »gør det ikke. »Nu var der ingen Tvivl om Alvoren i hendes Stemme. Men Poul havde løsnet Jollen og var allerede paa Vej udad. Saa hørte han hende igen: »Poul, vi behøver jo ikke at gaa op i Bakkerne, hvis du ikke vil, vi kan jo — vi kan jo gaa i Kirke i Stedet for.«

Naa, saa hun skulde endog nu til at haane ham, fordi han holdt af at komme i Kirke — hun, som aldrig eller i hvert Fald kun sjældent kom der. I Kirke — hun! Han smaalo i det samme.

»Nu sejler jeg over til Nolsø!« raabte han overmodigt og stod rank i Baaden, saa længe han kunde se hende.

Saa raabte hun inde fra Havnen: »Tænk paa din Mor, Poul!« — og han svarede raskt igen: »Tænk du selv paa din!« Han fortrød det i det samme, men nu var det sagt, og Strømmen og Vinden tog ham, saa han snart fik andet at tænke paa ved Aarerne. Men ude under Skrænterne blev det næsten vindstille, og der laa han saa og kom til at tænke paa det, hun havde sagt. Hans Mor! Ja, der sad hun hjemme nu og var ikke, som hun før havde været, saa stille og mut og ikke altid »sig selv«, som han kaldte det.

Det var siden den Gang, da Far blev derude — da havde Mor gaaet her i mange Dage og været i Uvished, og det var denne Uvished og Ængstelse, der tog paa Kvinderne heroppe paa disse stille Øer, det vidste han. Mor kunde sidde i hele Dage og ikke sige et Ord, og naar hun saa endelig talte, var det noget om Havet og Stormen og om

Bølgerne, der slog mod bratte Klippevægge — for Far var jo ikke kommet tilbage den Gang, og han kom aldrig mere.

Ja, vist havde Jane haft Ret, da hun for lidt siden havde raabt derinde fra Skibsbroen:

Poul vendte i det samme Baaden, men opdagede saa, at Taagen og Dis laa omkring ham; det blev nok ikke let dette her med nu at finde Hjemvejen. Hvordan var det nu: han havde haft Nolsø her — og Byen dér — men hvad nu? Han syntes, alle Lys var borte, og det var dog kun et Øjeblik siden, han havde set dem ganske tydeligt inde i de smaa Huse.

»Tænk paa din Mor! Tænk paa din Mor!« Men hvad nu med hende, hvis nu han selv ikke kom tilbage? Hvad saa med Mor? — Aa, hvad saa med Mor? Hun havde saa tit forbudt ham at gaa ud med de Baade, som laa ved Havnen; hun havde forbudt ham i det hele taget at tage paa Søen; hun var bange, naar han var ude med Fiskerne, og hun var bange, naar han var alene. Men saadan var Mor: altid bange for sin store Dreng, saa snart han var paa Søen. Og hvad kunde det nytte, man ønskede at komme ud i den vide Verden, naar der hjemme sad en Mor, som var bange, naar Stormene tog fat?

Og han selv? — Ja, var det ikke, som han nu i dette Øjeblik allerede var ude i noget af det, man kaldte den vide Verden? Han gled med Strømmen — han stirrede frem for sig, men saa dog ingenting andet end Mørke. Mon det var saadan at være ude i Verden? — bare glide med Strømmen, bare føle sig saa ene og forladt, som nu i denne mørke Vinteraften. Ingen Lyde, ingen kaldende Stemme, som kunde vise den rette Vej, naar man ikke selv kendte den. Stilhed — bare Bølgernes Brusen, Bølgernes enstonige Rullen, Bølgernes Suk og Skvulpen ...

Jane stod imellem de to og vidste ikke rigtigt, hvad hun skulde sige; hun puttede bare sine Hænder ind i de to andres, roligt og trygt, for nu vidste hun, at Poul for en Tid drog ud, saa havde hun nu fundet hans Mor og til hende vilde hun holde, indtil han engang kom tilbage.

Jo, nu var der pludselig en anden Lyd — ligesom en, der sang — eller var det Musik — Klokke. — — Aa, nu vidste han det i det samme: Klokkeklang — det var jo Kirkeklokkerne derinde, som ringede Julen ind, for i Morgen var det Jul. Han havde nær glemt det: i Dag var det jo bare en ganske almindelig Søndag, men i Morgen havde vi Juleaften.

Og da Joul hørte Kirkens Klokker kalde, saa vidste han ogsaa, hvor han var — han havde nok blot troet, at han var meget længere ude, end Tilfældet var.

Saa roede han efter Lyden — blev ved at lytte, bare lytte ...

— — —

Inde i Kirken sad Jane og rystede. Det var saa længe, siden hun havde været der, men nu var hun kommet derind, fordi hun var bange; hun havde jo faaet Poul til at sejle ud — ud i Mørket og Snetykningen, som hun var sikker paa vilde komme, og hvad havde det hjulpet, at hun havde kaldt paa ham for at faa ham tilbage. Han var jo blot blevet overmodig, fordi hun havde sagt, at han ikke turde.

Jane sad der og rystede og græd saa smaat, da der blev lagt en Haand paa hendes — der blev ikke sagt et eneste Ord, men bare beroligende

klappet hen over Haanden, og det var saa godt at føle en Haand, hvori hun kunde gemme sin egen.

»God Jul,« blev der sagt, og Jane saa op. Det var Pouls Mor, som sad der og smilte ned mod hendes bøjede Hoved, og Jane rykkede uvilkaarligt nærmere, for det var jo egentlig underligt, at de to nu sad her, for Pouls Mor kunde ikke rigtigt lide Jane — der var kommet noget imellem dem en Gang, da Kjolerne skulde være kortere og Strømperne af Silke, og det kunde Pouls Mor ikke lide. »Den gyldne Middelvej,« havde den ældre sagt, »det er det bedste i alle Livets Forhold, baade naar det gælder Flitterstads, og naar det gælder Livets Alvor,« og det kunde Jane ikke forstaa — ikke den Gang i hvert Fald; men nu i dette Øjeblik var det, ligesom hun var klar over, at Pouls Mor havde Ret, og det havde Mødre vist egentlig for det meste, naar man rigtigt tænkte over det — og saa puttede Jane sin Haand mere fortroligt ind i den, der holdt om hendes.

Hun kom først rigtig til sig selv, da Orglet brusede, og hun hørte den skønne Salme tone omkring sig:

Lær mig, Havets Klitter,
kun lidt at agte Flitter,
bare paa min Plads at staa
og mit Kald at agte paa!
Lær mig, Havets Klitter.

Jane blev rød, medens hun sang, for det var jo, som om Ordene var til hende selv, og hun kigede lidt fra Siden op paa Pouls Mor, som sad der og sang med en lille spæd Røst.

Lær mig, Havets Bølge
min Herres Kald at følge,
tale lydt, naar han det vil,
tie, naar han siger til,
Lær mig, Havets Bølge!

Saa bøjede den ældre sig ned mod Jane: »Nu giver jeg alligevel Poul Lov til at drage til Søs,« hviskede hun med et lille Smil. »Det er jo hans eneste Lyst, og jeg har nok blot at tie,« og saa sang hun videre, som var hun slet ikke blevet forstyrret i sine Tanker:

Lær mig, Redningsbaade
at stole paa Guds Naade — — —

Men saa holdt hun brat op med at synge, for hun sad med et og lyttede, bare lyttede til Jane, som med et var begyndt at synge med i det sidste Vers:

Da, naar jeg skal sejle,
saa kan det aldrig fejle,
jeg maa komme godt i Havn ....

Saa gav Jane sig igen til at græde, for der var saa mange Tanker, der vældede ind over hende. Poul, Poul, aa, om du blot kunde komme godt i Havn i Aften, for kommer du det ikke, saa er Skylden min — ene og alene min.

Der var begyndt at falde lidt hvid Julesne, men Luften var blevet mere klar, da Kirkegængerne strømmede ud og gik ned ad de bakkede Gader. Over det søndagsstille Tinganæs laa Sneen saa lysende skær, og i Havnene var der tyst, kun Bølgerne slog mod de store Kampesten, der værnede Vejene og Stierne og de smaa Huse med defor — for jeg tør ikke gaa alene —«

»Tør ikke?« spurgte den ældre. »Tør ikke? Her oppe paa vore Øer tør vi vel gaa alle Vegne alene — og naar man blot har Gud med sig —« Men hun gik alligesel med ned gennem Gonjen.

Der laa en Baad og vippede dernede — — aa, Gud være levet — aa, Gud være levet!
res Græstørv paa de lave Tage.

»Glædelig Jul,« sagde Pouls Mor og rakte Haanden frem til Afsked, men Jane holdt den fast. »Aa,« bad hun, »gaa med mig ned til Havnen,

»Er det dig, Poul?« Jane næsten skreg det ud.

»Ja, du,« raabte han tilbage, »jeg styrede efter Klokkerne.«

»Klokkerne?« spurgte hun.

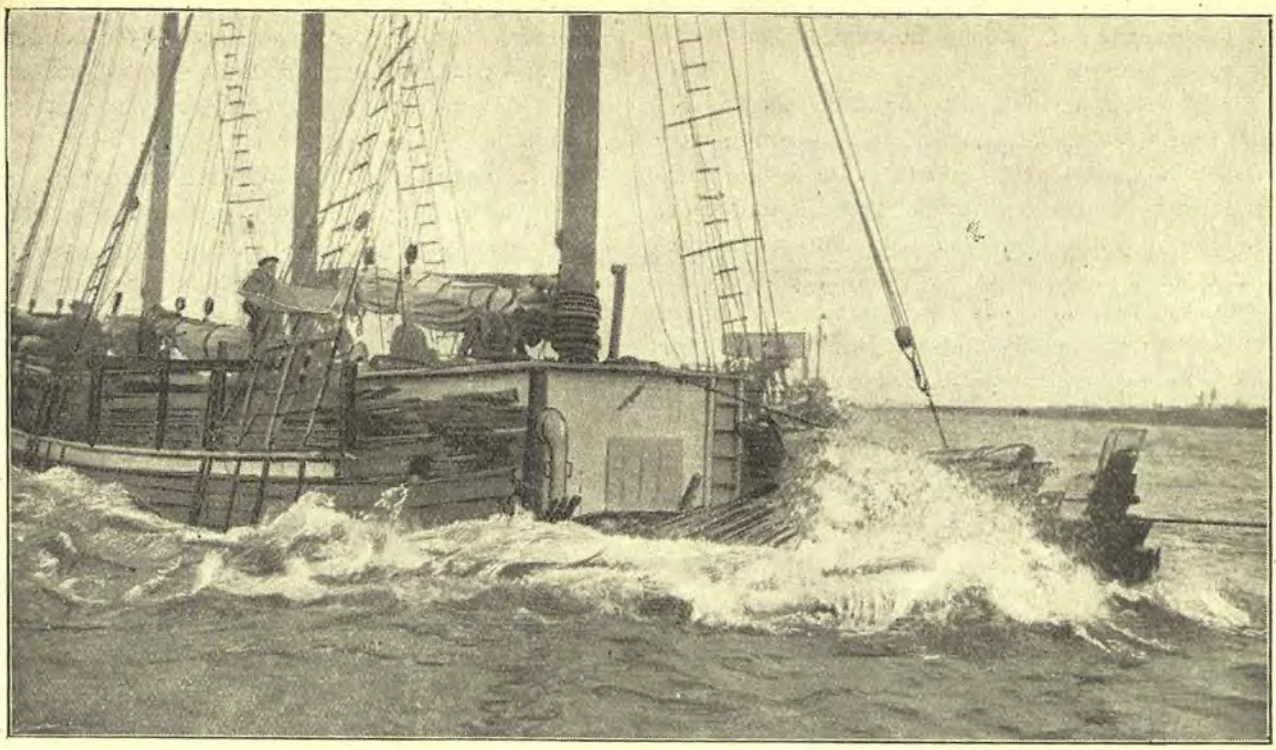
»Ja, da Kirkeklokkerne ringede — og saa efter Salmesangen, da jeg kom ganske nær:

Da, naar jeg skal sejle,
saa kan det aldrig fejle,
jeg maa komme godt i Havn ....

sang han. »Men den kender du vel ikke?« spurgte han saa og sprang i Land med et Sæt, saa Baaden vippede bag ham.

Moderen stod lidt og saa paa de to. »Jane sang selv med,« sagde hun fast og bestemt, »og det gjorde jeg da for Resten ogsaa — for første Gang siden — siden dengang. Jeg har ikke kunnet, ikke før nu, da jeg fik i Sinde at give dig den Julegave, som du har ønsket dig saa længe: rejs kun ud i den vide Verden, Poul, men rejs med Gud, for saa lærer du nok af Havets Bølger, din Herres Kald at følge —«

Jane stod imellem de to og vidste ikke rigtigt, hvad hun skulde sige; hun puttede bare sine Hænder ind i de to andres, roligt og trygt, for nu vidste hun, at medens Poul for en Tid drog ud, saa havde hun nu fundet hans Mor og til hende vilde hun holde sig, indtil han engang kom tilbage. Hun selv vilde blive paa de ensomme Øer, ved de dystre Klipper, medens Poul drog ud — ud paa Havets Bølge .....



# De smaa Sejlskibes Genvordigheder.

Efteraarets Storme og mørke Nætter er Skibsfartens værste Tid. Dette gælder saavel paa aabent Hav som i snævre eller stærkt befarne Farvande. Paa det aabne Hav kan Stormen rase haardt nok, og Bygerne splintre Riggen som Pindebrænde, der *er* dog en Chance for at kunne dreje under og ride Uvejret af eller lænse væk for Vejret. Ligeledes er Faren for Stranding eller Sammenstød med andre Skibe minimal, hvor »the deep sea« vugger sine lange Dønninger eller Vandbjergene ruller af Sted.

Helt anderledes stiller Forholdet sig i snævre stærkt befarne Farvande. Ganske vist har den Søfarende her Fyr, Bøjer og Koste at rette sig efter. Man Faren er nærmere. Grunden, enten det nu er Sandbund, Kampsten eller Granitkyst eller undersøiske Skær lurer overalt, og den mindste Afdrift ved Strømsætning, Taage og Regntykning kan faa skæbnesvanger Betydning. Hertil kommer saa Faren fra modgaaende eller overhalende Fartøjer. Taage, Regntykning og Strømsætning er Faktorer, som dobbelt uhyggeligt spiller ind i dette Tilfælde.

Medens Damperne forholdsvis let, ved Hjælp af deres fuldkomne Navigation og Maskinkraft, kan overvinde de fleste af Vanskelighederne, stiller Forholdet sig noget anderledes for de store Sejlskibes Vedkommende. Dog er for disses Vedkommende det hele jo snart en »Saga blott«, men de store Sejlere lader sig som Regel bugsere gennem saadanne Farvande.

Tilbage bliver den mindre Sejlskibsfart, men

---

*Søforhør. — »California«s Kollision med en argentinsk Panserkrydser.*

D. F. D. S.'s Motorskib »California«, der den 16. September laa i Buenos Aires, fik Signal til Gennemsejling og gik gennem Dockgaten. Paa sin Bagbords Side havde det en italiensk Damper, der var fortøjet langs Kajen, og agterfortøjet i Damperen laa en Del Slæbebaade og Lægtere. Ovre fra den modsatte Side kom Udvandrerdamperen »Highland Piper«, der laa og manøvrerede lige i Kurslinjen, uagtet der var vist Stoppesignal for den indgaaende Trafik. »California« kom nu langsomt ud med stoppet Maskine. Samtidig drejede »Higland Piper« saaledes, at den forhindrede »California« i at gaa lige frem. Resultatet blev, at »California« tørnede med Stævnen mod en argentinsk Panserkrydser »San Martin«, der laa fortøjet ved Kajmolen. »California«s Stævn blev trykket ind og drejet om paa Bagbords Side og 12 Fod Plader blev revet op.

Den foreløbige Reparation af »California« antoges at ville koste 1700 Doll. Panserkrydseren opgaves at have lidt Skøde til et Beløb af ca. 5400 Doll.

Kaptajn Thomsen og hans Folk afgav forleden Forklaring i Sø- og Handelsretten.

da de mindre Sejlskibe i stadig stigende Grad faar installeret Motor, ligger allerede heri en Hjælp mod de ovenfor omtalte Farer, som ikke maa undervurderes.

Og dog er Faren der. Som vist paa hosstaaende Billeder, kræver de snævre Farvande netop sine specielle Ofre mellem de smaa Sejlskibe.

Paa et af Billederne ser vi Motor-Skonnerten »*Gacelle*« paa Grund paa Klippekysten ved Allinge. Hverken Sejl eller Motor har kunnet frelse det lille Skib fra Døden paa Kysten. Det brølende Hav synger endnu sin Svanesang og klipper hvide Drapperier af sin Bølgebræm i ubændigt Raseri over endnu ikke at have søndret Skuden helt. Heldigvis er Mandskabet reddet, og lægger Stormen sig, er der en Mulighed for at faa Skuden flot, inden den er fuldstændig Vrag.

Et andet Billede viser den lille For-and-Aft Skonnert »*Triton*« af Fakse sunket ved Molen i Frihavnen (5. Novbr. 28). Motor-Skonnerten var paa Vej til Ystad, men maatte gaa tilbage grundet paa haardt Vejr og søge Nødhavn. Idet den vilde svinge ind i Frihavnsbassinet, bakkede den svenske Færge ud og kolliderede med den. Kaptajn Andersen og Jungmanden reddede sig op paa Bolværket i sidste Øjeblik, medens Skonnerten sank. Paa Billedet ses Agterkant og Master ragende op over Havfladen.

Paa det tredie Billede ses Resultatet af en Skibskollision ved Dragør.

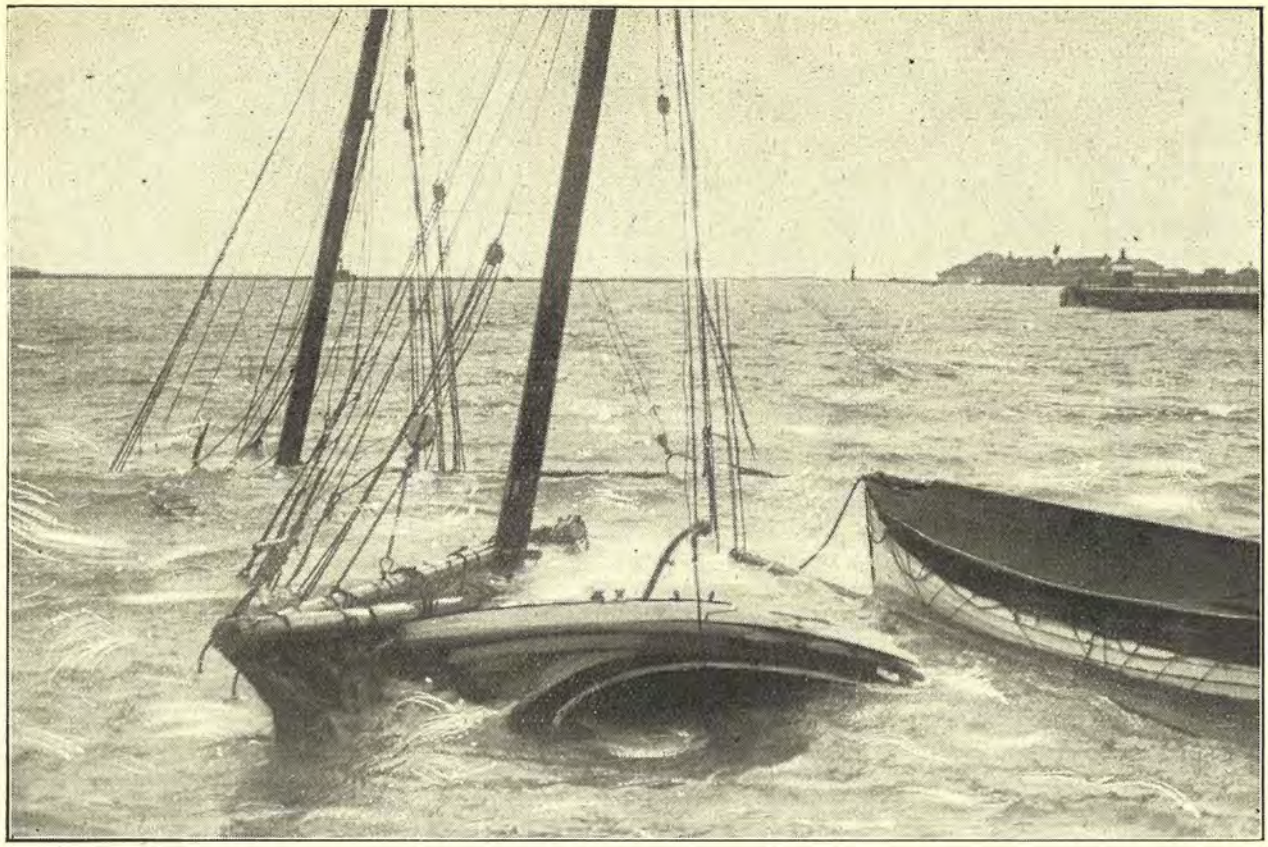
Den svenske tremastede Skonnert »*Svanen*« fik den 6. Novbr. Forstavnen knust ved Paasejling. Det var den engelske Damper »*Salermo*«, som udfor Dragør rendte sin Jernstævn ind i den svenske Skudes skrøbelige Træboug med det Resultat, at den bogstavelig talt klippede denne af.

---

*Døden fulgte med Skibet.*

Passagererne paa den hollandske Damper »Insulinde«, der afgik fra Batavia til Amsterdam, har haft en alt andet end behagelig Rejse, thi nogle Dage efter Afsejlingen døde en Dame af en Halssygdom, hvis Art Lægen ikke kendte. De følgende Dage døde to kvindelige Passagerer og et Barn under samme Sygdomssymptomer.

Man havde endnu 12 Dage til Aden, og alle ombord følte sig syge og troede, de var angrebet af Sygdommen. Det næste Offer blev en Kineser og en Passager paa første Klasse. I Røde Havet døde en af Styrmændene og en Kvinde, og da hendes Lig sænkedes i Havet, fik Maskinmesteren et Hjerteslag. Inden man naaede Havn var 20 Personer døde og 45 angrebet, og det konstateredes, at Sygdommen var en ualmindelig ondartet Angina.



Heldigvis kunde »*Svanen*« flyde paa sin Trælast, hvorfor Svitzers »*Juno*« ogsaa var i Stand til at slæbe Fartøjet ind til Petroleumsbassinet ved Refshaleøen.

Baade »*Salemo*«*s* Fører, Kaptajn Whiteby og Besætningen hævder, at man ikke havde set eller kunnet se »*Svanen*«*s* Lanterner, medens Skonnertens Fører, Kapt. Ingvarsen, erklærer, at Lanternerne var tændte og brændte klart.

# De sunkne Skibe hævner.

Sildefiskeriet ved Anholt tegner ikke daarligt, siger Skagens Notlag, som er hjemme et Svip. Og dog skjules det ikke, at ogsaa dette Fiskeri har store Vanskeligheder. Farvandet omkring Anholt er rigt paa »Hold«, gamle Vrag m. m., og et Notkast omkring et saadant kan foraarsage, at det dyre Redskab ødelægges. Det kan et enkelt af Notlagene, der fisker ved Anholt, tale med om i dette Efteraar. Et Vrag i Bunden tog det halve af den store Note, og det paagældende Notlag var »slaaet ud« fra Sæsonen.

Skagens Notlag har haft et meget tilfredsstillende Resultat til Dato. En Dag toges 600 Kasser, en anden 250, og andre Dage ligeledes gode Fangster. Priserne har været oppe i 5—7 Kr. pr. »Kvartkasse«, der er »Salgsmaalet«. I Løbet af 14 Dage har Skagens Notlag fisket for 5800 Kr.

Ogsaa andre Notlag kan til Dato notere tilfredsstillende Resultater. Anholtfiskerne, der danner et stort Selskab med 5—6 Baade stort Mandskab og to Noter, kan opvise flere Tusinde Kroners Bruttoindtægt. — Men selvfølgelig er der ogsaa Notlag, som har tjent meget lidt.

Som sagt, Sildefiskeriet ved Anholt tegner ikke daarligt. Et dansk Sildefiskeri med Not vil være af største Betydning, særlig hvis det kan udstrækkes til at vare hele Vinteren. Desværre er Sildefiskeriet ved Anholt som Regel allerede ude med Novembers Udgang.

# Sejlmageren fortæller.

## En Jule-Stranding paa Sable Island.

Tegning af Christian Bogø.

Motorbarken »Lola«, paa Rejse i December til Middelhavet med Olie fra Philadelphia, arbejdede haardt i Søen. I fjorten Dage havde vi nu haft Sydvest Storm, og Strømmen førte os Nordover, hertil kom saa Taage og en meget høj Søgang. I de sidste to Dage var Solen ikke at se, og ingen vidste rigtig, hvor vi var.

Det var en Formiddag ved 10-Tiden. Som sædvanlig laa vi med lidt Sejl oppe for at støtte Skibet i den høje Sø. De to Bolinder-Motorer arbejdede for fuld Kraft, men til ringe Nytte, og Taagen stod tæt som en Mur.

Da pludselig stod Skibet bomstille.

En Følelse, som ikke kan beskrives, men maa opleves! Pludselig midt i det fraadende og brusende Hav, at føle de i Forvejen gyngende Planker med eet ligge stille var en underlig Fornemmelse.

»Lola« havde taget Bunden. Som en Sten laa den nu og lod de tunge Søer bryde ind over sig. Forvirringen ombord var stor. Frivagten kom søvndrukken ud paa Dækket, hvor alt flød rundt. Hvor var udenbords og hvor var indenbords? Alt var et kogende, larmende Kaos.

En af Drengene var i Færd med at skrabe Store Bramstang, og dette Arbejde fortsatte han med, indtil han endelig blev opmærksom paa, at Stangen begyndte at knage, saa syntes han, det var bedst at komme ned. Snart var vi forsamlet agterude alle Mand.

Hvad var der sket? Ja, vi stod paa Grund; men hvor? Efter Bestikket skulde vi være 40 Mil Øst for »Sable Island«. Intet Land var at øjne. Taagen var uigennemtrængelig. Pludselig løftede Skibet sig og svingede rundt. Stævnen stod nu fast, og snart lagde »Lola« sig til Ro igen med Stævnen mod Søen, og nu var vi klar over, at her blev den liggende.

»Lad gaa Ankeret!« bød Kaptajnen, »at vi ikke skal gaa i Drift længere indefter.« Ankeret, der var kun Tale om det læ, blev løst fra sine Surringer, og snart forsvandt det i Dybet med al den Kætting, vi havde. Søerne brød ustandselig ind forude om Bagbord, og raserede saa hele Dækket fra For til Agter. Vi havde en Del Olietønder paa Dækket, disse kom snart i Drift, knustes mod Støtter og Ræling. Olien flød under denne haarde Medfart ud og lagde sig over hele Skibet, saa hvor vi end tog fat, var alt oversmurt med Olie. Lugerne blev slaaet ind, Tønder fra Lasten begyndte at sejle op, og Søerne brugte dem som Projektiler, til at bombardere Halvdækket med.

Snart blev Kahytsdørene slaaet ind, Vand og Olie lagde sig over hele Kahytten. Det var umuligt at bevæge sig i det glatte Føre, og det blev snart klart for alle, at vi maatte forlade Skibet.

Men hvorhen? En og anden syntes vel at skimte noget hvidt, ligesom en Strandbred gennem Taagen; men det var ikke afgjort, at det passede.

Kaptajnen kaldte os nu allesammen ned i sin Kahyt, hvor der var nogenlunde Sikkerhed og forklarede os Situationen. Hvis det var Sable Island, vi var strandet paa, saa maatte der være et Fyr i Nærheden. Han foreslog saa, at et Par Mand gik i en af de mindre Baade, og søgte at naa Land, saa kunde de orientere sig, se efter Fyrtaarn og lignende, maaske skaffe Redningsbaad til Hjælp for Resten af Mandskabet, der saa vilde blive ombord i Skibet, hvor der dog foreløbig var Sikkerhed.

Det blev da bestemt, at to Mand og Sejlmageren skulde gaa i en Baad; men først skulde vi have noget at spise. At komme i Kabyssen var der ikke Tale om; thi denne var stadig under Vand, saa maatte vi nøjes med Daasemad.

Rundt om Kaptajnens Bord satte vi os saa tilrette og tog for os af Retterne, og det var ikke daarlige Sager vi fik, men Ting, som ellers var bestemt for Kahytten alene. Nu sad vi sammen, Kaptajnen og Drenge, ingen tænkte paa Stand og Stilling.

Faren havde forenet os. Hvor stor Faren var,

vidste vi vel ikke rigtig, det indvirkede i hvert Fald paa Appetiten, særlig de unge af Mandskabet lod Maden, henkogte Æbler, Syltetøj o. l., vederfares fuld Retfærdighed. Nu og da lød et Brag, idet en Tønde af Søen førtes mod Kahytsvæggen og knustes, saa blev en Tønde kastet mod Skylightet og knuste dette, saa vi fik et Styrtebad af Olie og Vand ned over os. Dette endte paa en brat Maade vort Maaltid.

Nu gik alle Mand i Gang med at faa en Baad, der laa paa Ruftaget, gjort klar og sat paa Vandet. Det lykkedes efter hardt Arbejde, og Baaden blev firet agterud i Læ, hvor de to Matroser (den ene var tillige Motorpasser ombord) og Sejlmageren (jeg) gik ombord. En tynd Line blev fastgjort i Baaden, saaledes at man fra Skibet kunde hale Baaden ombord igen.

Vi tog saa Afsked med dem ombord, og Baaden stødte fra. Sejlmageren brugte en Aare til at styre med, og ved at skodde, lykkedes det at holde Baaden op mod Søen. Der blev firet paa Linen fra Skibet. Søen drev os hurtig indad, og efter kort Tids Forløb stod Baaden fast paa Strandbredden. Vi entrede nu ud af Baaden og trak denne længere op paa Stranden, hvorpaa vi saa os omkring.

Der var Sand overalt. Ingen Klitter, kun en flad Strand, saalangt Øjet kunde se! Og det var ikke langt i dette taagede Vejr. Utydeligt saa vi Skibet ligge derude overskyllet af Bølgerne. Efter en kort Raadslagning blev vi enige om at følge Strandbredden, og i Løb gik det nu afsted. Vi var spændte paa, hvad der vel vilde være at opdage; men vi saa intet, kun den flade Strand og det brølende Hav. Efter en lille Times Forløb befandt vi os paa en smal Landtange med Hav paa begge Sider, forude forenede de to Bredder sig i en mægtig Hvirvel af Vand, og saa langt vi kunde se, brød det over skjulte Rev. Saa vendte vi om, og fulgte den anden Bred tilbage. Her brød Havet ikke saa stærkt, det var lige som læ Side af Landet. Efter at have gaaet en Tid, saa vi atter Hav paa begge Sider af Landet, og nu saa vi Baaden, som vi havde forladt. Forude brød Havet ligesom paa den anden Ende af Landet. Vi var nu klar over, at det var en Ø, vi var paa, omkring 3 engelske Mil lang, og paa det bredeste Sted ¼ Mil Bred, kun meget lidt højere end Havets paa det højeste Sted. Intet Levende at se, kun Land og Vraggods. Med den Besked gik vi igen i Baaden, for at komme ombord i Skibet.

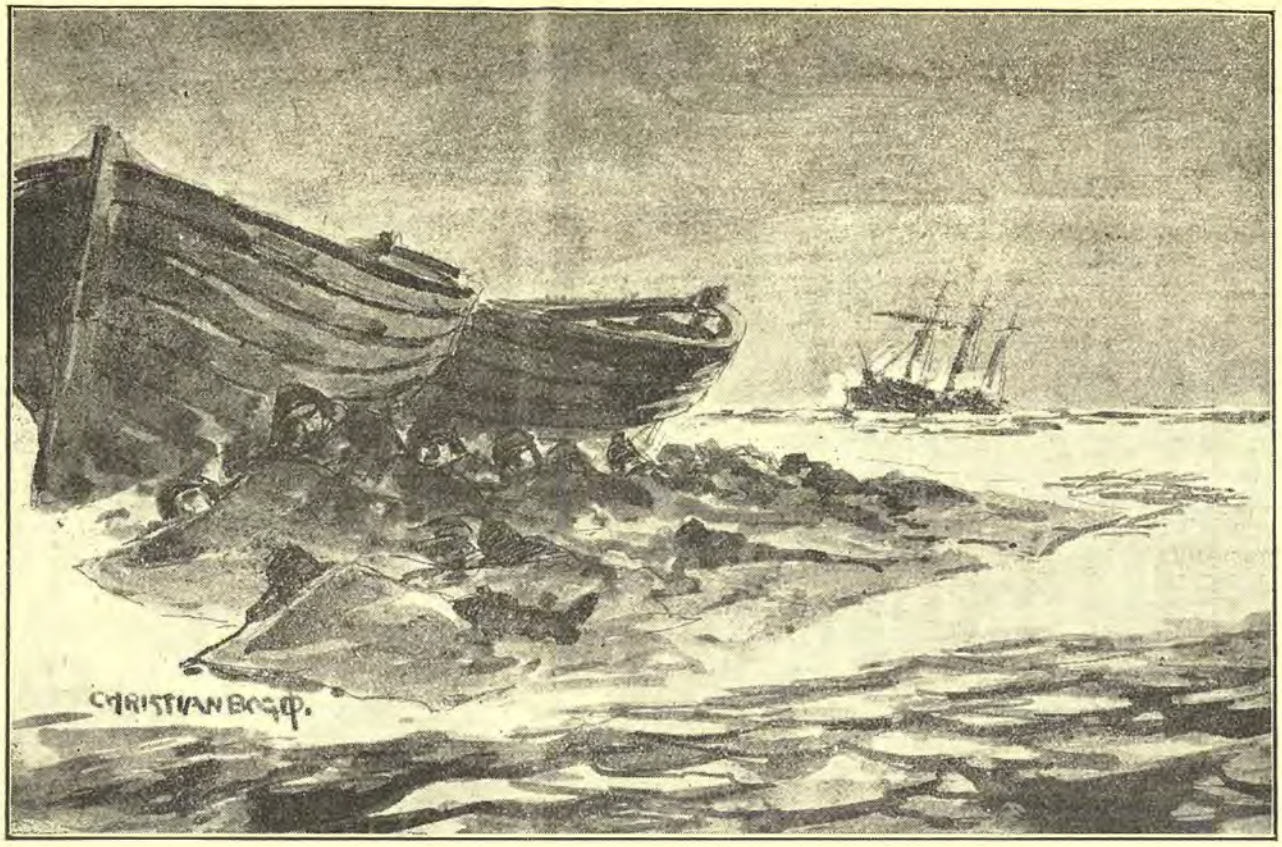
Gik det let at komme i Land, saa var det til Gengæld besværligt at komme ud imod de svære Søer, der kom væltende. Ombord paa Skibet havde de opdaget, at vi var paa Vej udefter, og de begyndte saa at hale ind paa Linen, alt gik vel, indtil vi naaede tæt op til Agterenden af Skibet. Vi havde netop besvaret de Spørgsmaal, der blev raabt til os, med: »Kun en Ø! Ingen Fyr! Intet levende.«

Da rejste der sig forude en vældig Braadsø. Den ramte Skibet og begravede dette, saa kun Masterne var synlige. Folkene ombord søgte op i Riggen, og undgik saaledes at blive skyllet væk.

»Slip Aarerne!« raabte Sejlmageren, til de to, som roede.

»Hold godt fast, se at komme klar af Baaden, hvis den vender Bunden i Vejret! Saa ramte Braadsøen os. Baaden blev løftet og væltet rundt. I næste Øjeblik laa vi under den, blev knuget af det mægtige Vandbjerg ned mod Havbunden, laa og rodede i Sand og Grus, blev saa atter løftet op til Overfladen pustende og stønnende. Baaden drev et Stykke bort, men alle tre var vi i god Behold. Da vi havde Redningsbælter paa, flød vi jo ovenpaa. Snart følte vi Grund under Fødderne og atter stod vi paa Strandbredden, hvorind ogsaa Baaden drev. Vi rystede af Kulde og løb frem og tilbage paa Strandbredden. Det begyndte at mørkne og Udsigterne var ikke lyse, hverken for os eller dem ombord. Der var holdt Raadslagning ombord, og det blev besluttet at forlade Skibet i Livbaadene. Disse blev sat paa Vandet og snart stod alle velbeholdne paa Strandbredden. Grisen var ogsaa med. Hunden derimod druknede. Nu blev det mørkt. Vi drog Baadene gennem Sandet indtil Midten af Øen, fik samlet noget Vraggods sammen og tændte et Baal. Saa krøb vi sammen hyllede os ind i Sejldug og nogle Tæpper, som var i Baadene. Det var en uhyggelig Nat. Bølgernes dumpe Drøn lød ustandselig, idet de brød ind over Revlerne og skummende og brølende væltede sig mod Strandbredden. Ud paa Natten steg Vandet, saa det naaede vor Lejrplads. Vi maatte flytte og gav os i Lag med at slæbe Baadene længere ind, og ud mod den anden Strandbred. Baadene gjaldt det først og fremmest om at holde fast ved; thi steg Vandet, kunde vi jo da altid gaa ombord i dem, og saa se at holde det gaaende.

Atter lagde vi os ned i Læ af Baadene, trætte, udasede og sultne, det varede ikke længe, før vi alle laa i dyb Søvn. Ingen vaagede for at se, om Vandet vilde stige yderligere. Taagen svøbte sig stedse tættere om den lille Ø og de skibbrudne Sømænd, som klyngede sig sammen om Baadene,




Vandet havde i Nattens Løb naaet vor Lejrplads.

rystende af Kulde. Nu og da lød et Maageskrig gennem Brændingens Larm og fik en og anden af Drengene til at løfte Hovedet, men for atter at bore det dybt ind i Sejldugsbunken, tænkende paa Forskellen mellem Sømandslivet, set derhjemme fra og i Virkeligheden. Selv Grisen klagede sig ved Tilværelsen, idet den gryntede og stadig borede sig tættere og tættere ind til Kokken. Hos ham havde den jo faaet Føden, saa mente den vel ogsaa, at han burde give den lidt Varme, hvorefter de da krøb sammen under Tæppe og Sejldug, mens Brændingens monotone Sang dyssede dem i Søvn.

Vi vaagnede tidlig om Morgenen, alt var som Dagen før. Taagen laa lige tæt, det blæste ikke saa haardt; men Søen gik højt, vi kunde lige skimte »Lola«, den laa midt i Brændingens Larm, halvt kæntret og stadig overskyllet. Sejlene hang i Laser. Masterne stod endnu. Om kort Tid vilde Skibet bore sig ned i Sandet og forsvinde, kun tre Mastestumper vilde rage op endnu en Stund; dog, med Tiden vilde ogsaa disse begraves under Sandet. Vi rejste os nu alle op frysende og sultne.

Kaptajnen, der havde slaaet sit ene Ben ret alvorligt, var meget nedtrykt ved Situationen. Det var hans første Rejse som Fører, og selv om han var uden Skyld i Forliset, saa vidste han jo nok, hvorledes Rederne vilde se paa den Sag, naar han i Fremtiden søgte Skib at føre.

Styrmanden, en Arendaliter, tog derimod mere praktisk paa Tingene.

»Først maa vi have noget at spise,« sagde han.

I Baadene var der jo Beskøjter og Vand, dog var det kun begrænset, hvor længe det vilde slaa til, saa der maatte rationeres. Hver Mand fik et Maal Vand og en Beskøjt.

»Godt, at vi spiste saa meget i Gaar,« sagde en, han gnavede løs paa det haarde Brød. Grisen blev heller ikke glemt, den fik ogsaa sin Ration.

Da vi havde spist, blev det besluttet at undersøge Øen lidt nærmere. Det kunde ikke være Sable Island; thi dér boede Folk, og dér var ogsaa Fyrtaarn; men hvor var vi strandet?

Vi drog saa afsted med Styrmanden i Spidsen, og Grisen sluttede Troppen. Kaptajnen blev siddende ved Baadene paa Grund af sit daarlige Ben.

Vi gik langs Stranden og naaede Pynten paa Øens østre Ende, saa kunde vi ikke komme længere. Her var kun det fraadende Hav, et imponerende og storslaaet Syn. Bølgerne kom væltende fra Syd, og naar de naaede Revlerne, taarnede de sig op i en utrolig Højde, rullede sig sammen, stod som en lodret Mur, saa Grunden foran næsten var tør. Saa væltede de over med et frygteligt Brag. Larmende og brusende fossede Vandet langt op paa Stranden.

»Godt, at vi ikke stødte paa her,« sagde Styrmanden, og vi blev snart klar over, at vi var strandet paa det bedste Sted; thi her vilde vi aldrig være kommen levende i Land. Saa vendte vi om og gik tilbage. Det var tungt at gaa i Sandet, ogsaa Grisen blev træt, den var kun et Par Maaneder og ikke stor. Den vilde bæres, hvorfor en Matros tog den i Favnen, og vi traskede videre. Vi aflagde Rapport til Kaptajnen og gik saa videre til Øens modsatte Ende. Her mødte os det samme Syn, det samme fraadende Hav. Dog brød det vel knap saa stærkt som ved Østenden. Vi spejdede mod Vest. Laa der Land der bag Taagen?

Mismodige vendte vi tilbage til Kaptajnen, der ventede os med Haab; men ved at se vore mørke Miner sank han tilbage i sin liggende Stilling og sukkede opgivende.

Styrmanden søgte at opmuntre ham. Vi havde jo Baadene og kunde forsøge at naa Land ved at sejle mod Nordvest, hvor Søen bar med; der maatte jo dog findes beboede Øer i Nærheden! — Imidlertid vilde vi se Tiden an, om ikke Taagen snart lettede, og vi fik et Baal tændt. Der var Vraggods nok som Brændsel, selv om det ikke var videre tørt. Middagsmaden var Beskøjter, kogt Vand med nogle Draaber Vin fra Baadens Udrustning. Grisen maatte dog nøjes med Vand alene. Der var jo nok en og anden, der ymtede noget om at slagte og stege Fyren; men det mødte Modstand hos de fleste, foreløbig da. Det lykkedes os med en Aare at dræbe en af de talrige Sæler, som boltrede sig i Strandkanten. Den blev flaaet og renset; vi glædede os til et godt Maaltid, naar den blev stegt. Nogle mente, den skulde koges, men da vi intet havde at koge den i, blev det opgivet, og den blev saa sat paa Spid over Ilden.

Men stegt blev den ikke; derimod brændte den udmærket, saa blev det opgivet. Vi smagte paa den; det havde maaske været en Lækkerbidsken for en Eskimo, men vi sagde »Nej Tak«, saa hellere gnave paa de tørre Beskøjter! Heller ikke Grisen vilde have noget.

Timerne sneglede sig afsted. En Nat til vilde vi blive paa Øen. Hvis saa der ingen Forandring var, vilde vi gaa i Baadene og ro mod Nordvest, hvor vi antog, der var Land. Dagen gik paa Hæld, Humøret stod lavt, vi var helt øre af at høre paa Brændingens dumpe vedvarende Larm og Maagernes hæse Skrig. Da vi havde faaet vor Ration af Vand og Beskøjter, lagde vi os til Ro indsvøbt i Sejldug og Tæpper, som nogle af Folkene, før de forlod Skibet, havde taget med i Baadene. — Snart var der Stilhed. Enhver havde nok i sine egne Tanker. Nogle sov, andre laa og lyttede til de forskellige Lyde. Selv Grisen snorkede, den laa godt gemt under Sejldugen.

Kaptajnen sov ikke, han havde vel nok at tænke paa, og Smerterne i Benet holdt ham vaagen.

Pludselig rejste han sig op: Hvad var det han saa? Var det en Stjerne? Ja, sandelig! Taagen lettede.

»Gutter-« raabte han. »Taagen letter!«

Vi fo'r op og saa nu Stjerne efter Stjerne komme frem — og dér mod Vest! Det lyste i Skyerne, og sandelig, en Lysstribe skar gennem Mørket! Blink efter Blink! Hurra! et Fyr!

Det er Sable Island!« udbrød Styrmanden. — Nu var alle kommet paa Benene. Al Søvnighed var borte. Kun Grisen sov.

»Op med dig-« raabte en og tog den paa Armen. »Kan du se Fyret, hvad?«

»Øf!« lød Svaret. Den var vist ligeglad, bare den fik Lov at sove i Fred.

Vi talte, jublede og dansede rundt i Sandet, nu var vi saa godt som reddet, vi vidste i hvert Fald, hvilken Vej vi skulde for at træffe Mennesker.

Der var dog intet at gøre, førend Dagen brød frem. Klokken var nu kun 10 om Aftenen. Saa lagde vi os atter til Ro, og snart laa alle i dyb Søvn.

Da vi vaagnede, var det næsten lyst. Taagen var borte, nu saa vi tydelig Sable Island mod Vest kun faa Mil borte, og et Stykke ude kom Redningsbaaden.

Kort Tid efter landede den, og syv olieklædte Mænd steg ud af den store, stærktbyggede Redningsbaad. Spørgsmaal og Svar krydsede hinanden. Det viste sig, at vi var strandet paa Sable Islands østre Vinge.

»I var heldige,« sagde Baadens Fører, »at det ikke var Højvande, for saa staar hele denne Ø under Vand, og det vilde have været umuligt at opholde sig her.«

Redningsmændene bragte Fødevarer med, og vi fik nu noget at spise. Derpaa blev det besluttet, at vi skulde efterlade vor lille Baad her, da

der kun var Brug for den ene. Vi skulde saa fordeles i vor egen Stor-Baad og Redningsbaaden. Det gjorde vi saa, og med Glæde forlod vi nu det ugæstmilde Sted. Selvfølgelig var Grisen med.

Med Vemod kastede vi et sidste Blik paa det forhen saa stolte Skib, der nu laa som et Vrag i den skummende Brænding. Det kneb at komme ud fra Stranden, da Søen slog os tilbage; men omsider lykkedes det, saa satte vi Sejl, og med Redningsbaaden som Vejviser naaede vi efter 3 Timers Sejlads Sable Islands Kyst. Her var meget vanskeligt at lande, og vi maatte alle i Vandet midt i Brændingen, gribe fat i Baaden og drage den med op paa Stranden for at ikke Bølgerne skulde kæntre den og trække den med tilbage.

Endelig var vi vel i Land paa Øens Østende. Her var Fyr og Redningsstation; medens der modsat paa Øen var traadløs Station. Her boede tillige Øens Konge, ansat af den kanadiske Regering og »Enehersker« over Øens godt Hundede Beboere.

Næste Dag blev vi kørt med Heste og Vogne til Residensstaden, der bestod af nogle faa Huse, Fyrtaarn og Radiostation. Øen var ca. 3 Sømil lang og et Par Mil bred med temmelig høje Klitter. Der var mange halvvilde Heste, der gik uden frit omkring hele Aaret — udsat af Regeringen, der saa lod dem indfange og tog af dem, som den havde Brug for. Nærmeste By var Halifax. Herfra fik Øen Post og Proviant hver 14. Dag. Her blev ogsaa drevet lidt Landbrug, og vor Gris fandt her mange af sin Familie. Vi blev hjertelig modtagne og blev godt forplejet, thi det skete jo ikke saa sjældent, at der kom Skibbrudne hertil, for Sable Island er jo ogsaa kendt under Navnet »Havets Kirkegaard«. De fire Redningsstationer, der er fordelt over Øen, gør god Fyldest, og deres Mandskab fortalte mangen Beretning om Redning af strandet Skibsmandskab. I tolv Dage opholdt vi os her, førend der kom en Damper fra Halifax for at hente os. Vi tog en hjertelig Afsked med Beboerne, og bevæget var ogsaa Afskeden med Grisen, som vi lod blive tilbage, da vi ikke kunde vedblive at føre den med os. Det blev lovet os, at den nok skulde faa det godt. Den var allerede bestemt til at være Stammoder for en ny Slægt, da der efter Sagkyndiges Udsagn var Race i den. Der var 10 Timers Sejlads, før vi naaede Halifax, hvor vi blev indkvarteret paa »Sajlors Home«. Konsulatet sørgede saa for videre Befordring med Jernbane til New York og videre til Norge. *H. S.*

---

*»The Wool Derby«. — Det norske Skib sejrede.*

For ikke lang Tid siden hørte vi om de sidste Sejlskibes Kapsejlads fra Australien, hvilket mindede om Te-Clippernes Tid, og nu startes et »Wool-Derby« fra Australien, hvor de moderne Motor- og Dampskibe konkurrerer, som Sejlskibene gjorde det i Romantikens Tid.

Sidst i August samles aarlig nogle af Verdens hurtigste Fragtskibe for at deltage i disse Uld-Farter. De store Uld-Eksportører forlanger hurtigere og hurtigere Skibe, og Linierederierne rundt om i Verden kappes derfor om at bygge de hurtigste Skibe for at sikre sig de godt betalte Uld-Fragter.

Det store »Woll Derby« vandtes ifjor af Blue Funnel Line, hvis Skib »Meriones« ankrede paa Dunkerques Red efter en Rekordrejse paa 33 Etmaal 10 Timer, medens »Tricolor«, tilhørende det norske Wilhelmsens Rederi, brugte 35 Etmaal.

Da Uldlastningen begyndte iaar, laa der i Sydneys Havn 7 Skibe klar til Konkurrencen. Blue Funnel Lines Skibe »Emaeus« og »Meriones«, Sejrherren fra ifjor, det tyske Skib »Höchst«, det hollandske »Abbekerk«, de britiske »City of Kimberley« og »Port Hobart« samt Wilhelmsens Motorskib »Téméraire«.

I Sydney drøftede man Chancerne; det mentes, at »Emaeus« og »Höchst« var Favoriter, og i Løbet af en Uge startede Skibene.

Man gik Syd om Australien, og her var de tre hurtigste Skibe, »Emaeus«, »Höchst« og »Temeraire«, i Sigte af hverandre. Man rundede Australien med Kurs mod Kap Guardafui, Tyskeren tog dog en lidt nordligere Kurs og sakkede agterud, og ved Kap Guardafui var »Téméraire« 30 Sømil forud for »Emaeus«.

Ved Aden fik »Téméraire« et Maskinhavari, der varede i tre Timer, og ved Suez var Nordmanden kun 1½ Time forud. Da den havde Post ombord, kunde den gaa direkte gennem Kanalen, og var derfor i Port Said 4 Timer før Konkurrenten.

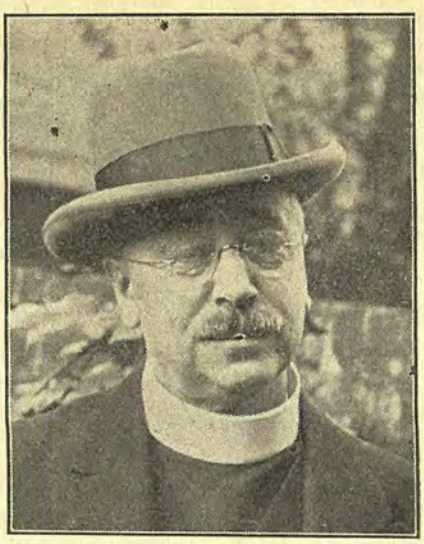
I Middelhavet forøgede »Téméraire« sit Forspring, ligeledes i Atlanten, og den ankrede paa Dunkerques Red syv Timer før »Emaeus«.

»Port Hobart« kom fire Etmaal før til Dunkerque, men var slaaet med tre Døgn, og det hollandske »Abbekerk« kom 5 Timer før, men var slaaet med godt og vel en Uge.

»Téméraire« holdt gennemsnitlig 15,31 Knob, og Tiden var 34 Etmaal og 1½ Time.

De britiske Blade bringer spaltelange Artikler om »The Wool Derby« — dette Kapløb mellem de hurtigste Fragtskibe fra Verdensdel til Verdensdel.

## *The Reverent, Dr. Frew.*



Dr. Frew.

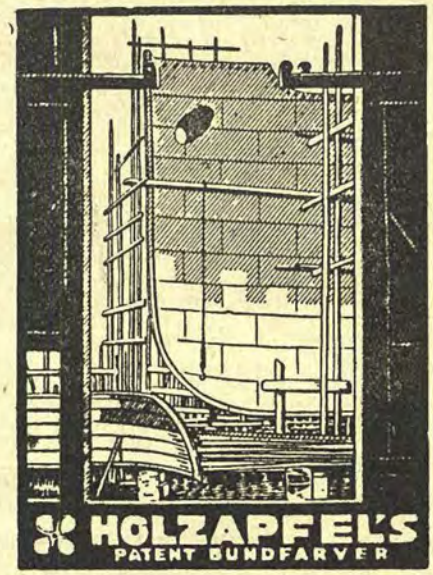
Den nye engelske Præst ved Sct. Albans Church er paa mere end en Maade en udpræget Personlighed, hvad der sikkert har været medvirkende til hans Forflyttelse til København, thi denne har som Nøglen til Østersøen, altid interesseret England og den herværende betydelige engelske Koloni.

Dr. Frew kommer fra Haag, men har tidligere tilbragt 20 Aar i Tyrkiet som engelsk Præst og gjorde saaledes Krigen med, idet han som Præst fik Lejlighed til at gøre et stort Barmhjertighedsarbejde for Fangerne fra de Allierede.

Karakteristisk er saaledes følgende Episode: Dr. Frew prædikede i en Kirke, da der blev ført en engelsk Fangetransport ind. De Fangne var Besætningen fra en engelsk U-baad. Uden at lade sig mærke med noget fik Dr. Frew sendt sin Kirkedreng hjem til sin Bopæl efter Sandwisch'es, Chocolade, Bisquiets, Vin, Whisky, Cigaretter og lignende, medens han uforstyrret lod den kirkelige Handling fortsætte det dobbelte af Tiden. Endelig kom Drengen tilbage og Dr. Frew havde den Glæde ved Afskeden, at kunne overrække sine fangne Landsmænd Forfriskninger og andre kærkomne Sager.

Det er den Slags, som karakteriserer sin Mand.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S




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

## *Er Danmark et sejlsportsinteresseret Land?*

I »Sejlsport« skrives:

I »Sejlads« har Direktør Schledermann igen i Aar givet en Oversigt over Deltagelsen i de københavnske Klubbers Kapsejladser.

Det fremgaar heraf, at K. D. Y.'s Sejladser er meget ringe besøgt, idet alle de større københavnsske Klubber — undtagen K. A. S., hvor det er helt elendigt — har større Deltagelse, »Sundet« og »Frem« endda over 50 pCt. mere end K. D. Y.

Grunden hertil er ikke vanskelig at forstaa. Kr. D. Y.'s Bestyrelse gør nemlig — mig bekendt — intet for at samle Tilslutning — herhjemmefra i hvert Fald. Naar man er i en Tid, hvor Tilslutningen fra Klassebaadene er yderst ringe. da der jo, bortset fra de nordiske 22'ere, næsten ingen Klassebaade er, vilde det være naturligt, at K. D. Y.'s Ledelse søgte at samle N.L.-Baadene og lære disses Ejere at kende og om muligt se at faa dem til at interessere sig for Klassebaade.

Forholdet er imidlertid, at der næppe i hele Landet findes en Sejlklub, der er saa lidet hyggelig at komme i, og hvor Fremmede føler sig saa hjælpeløse og tilovers, som i K. D. Y. Og hvor kunde der være storartet i de herlige Lokaler. Bestyrelsen synes imidlertid slet ikke at forstaa, at een af dens Opgaver — og en meget vigtig Opgave — er at lære Medlemmerne at kende og at være hjælpsom og imødekommende overfor Klubbens Gæster. Dette overlades ganske til Kaptajn Arent, som rigtignok ogsaa er fortræffelig til dette Hverv, men ikke kan overkomme alt.

Men ganske vist er det jo ogsaa kun nogle faa af d'Herrer — som ogsaa er Undtagelser fra Reglen —, som har noget aktivt med Sejlsport at gøre.

En anden Aarsag til svigtende Tilslutning til Kapsejladserne er sikkert ogsaa, at Indskuddene er for store. Man maa nemlig erindre, at det for en stor Del er fra »Frem«, »Sundet« o. s. v., at Deltagerne skal melde sig. Mange Baadeejere fra disse Klubber har faktisk ikke Raad til at give 20—30 Kr. for at

# I „Den raske Sømand".

Hver Havneby har sine gamle Gader, krogede Smøger, der altid kendetegner den ældste Bebyggelse. Ved en By inde i Landet kan Bebyggelsen være opstaaet omkring en Kirke eller Borg eller langs et Vandløb, men for Havnebyernes Vedkommende er Forholdet altid det, at der fra Byens Hovedgade fører smalle Gader ned til den gamle Brygge eller Havnekaj. Typisk herfor er f. Eks. Helsingør med dens snævre Gyder fra Stengade og ned til Strandgade, hvor Strandbredden og Havnen laa. I København har vi et tilsvarende Eksempel i de gamle Læderstræder og Knabrostræde, Holmens Gade, Kattesundet og Aabenraa.

Dog naturligvis har en By som London med sin mægtige Skibsfart talrige saadanne smaa Slipper og Stræder, som ganske vist Udviklingen og Færdselen med er vokset fra, men som til Gengæld, i hvert Fald indtil for faa Aar siden, havde bevaret hele Sejlskibstidens tjærede Romantik. Det var dog ikke Gadens Arkitektur alene, som skabte det interessante Gadebillede; de enkelte Bygninger havde ogsaa deres specielle Facader, som f. Eks. *Lynns Street* i London.

Paa Billedet ses den gamle Gade med det kendte gamle Sømandshjem »The valient Sailor« Den raske Sømand. I disse røgsværtede Stuer har i den rigtige *Clipper-Tid* været spundet mangen en Ende og fortalt mangen sandfærdig Hændelse, der i Kraft og Uhygge ikke har givet Virkeligheden noget efter.

I vor egen *Nyhavn*, der nu kun er en Skygge af, hvad den i gamle Dage var, har vi ellers endnu et saadant gammelt Stykke Havn, hvor Sømandshus ved Sømandshus rummer lavloftede Interiører, der i fordums Dage har hørt det store Havs Tale hviske gennem Krogene.

---

komme til Kapsejlads, men sejler i de andre Klubber, hvor det er billigere og Sporten langt bedre.

Lad os derfor faa Indskuddene nedsat til højest 10 Kr. for N.L.-Baade, saa er der dog Haab om, at man kan have Glæde af at sejle i K. D. Y.

Nu, hvor man staar overfor den kommende Generalforsamling, kunde det være passende at gøre opmærksom paa den rivende Tilbagegang i K. D. Y.'s Medlemstal, siden Baron Reedtz-Thott forlod Styret.

I Farens Stund er det Kaptajnen, det kommer an paa, og skal K. D. Y. igen vinde fremad, maa det henstilles til Bestyrelsen og Medlemmer, at søge at finde den rette Mand til Formand.

Mon der dog ikke skulde kunne findes en aktiv Sejler, som havde Interesse, Lyst og Evner til at udfylde denne Plads?

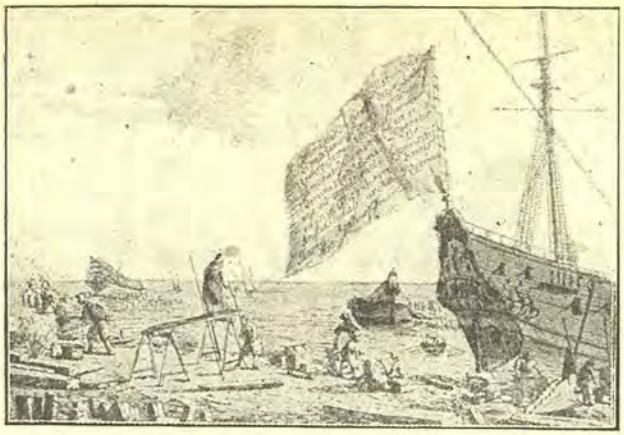
Desværre synes det jo, at man har udtaget den danske Marine til at »sejle Skuden i Sænk«.

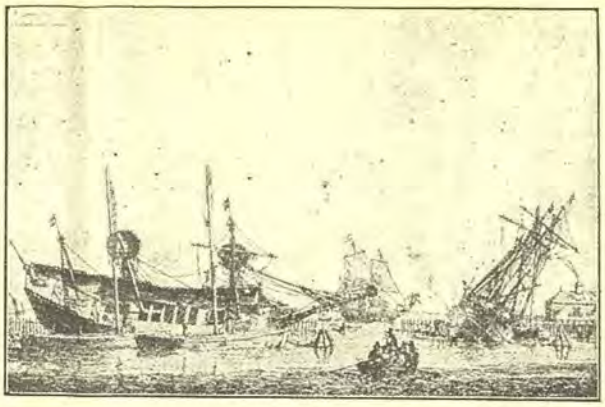
Ærbødigst
*A. C. L. Nielsen.*

*»Julnar« afsejlet.*

Direktør Wm. Vett's smukke og statelige Ketch »Julnar« er for nogen Tid siden via Kielerkanalen afgaaet til de mildere Himmelstrøg ved Portugals Kyst.

**D. F. SCHNACKS VINHANDEL**
**NYHAVN 1.** (HJ. AF ST. STRANDSTRÆDE) **TELEFON CENTRAL 1528.**





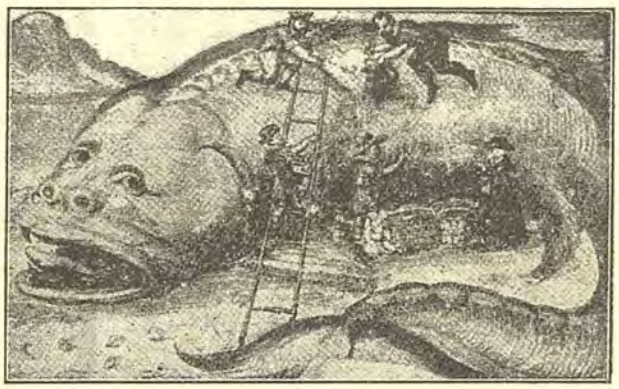
# De gode gamle Dages Skibsfart.

Man er ofte tilbøjelig til at sende en vemodig Tanke tilbage til hine Tider, da de hvide Sejl gik over Havet som Maager, da Tømmermandens Øksehug i de svære Planker paa Beddingen havde en forjættende Lyd, og dog vilde man sikkert, trods alt, ikke nu bytte vor Tids Teknik og Komfort med Datidens primitive Forhold.

Paa vort Billede (øverst) ses et Skibsværft fra det syttende Aarhundrede. Man savner her vor Tids Kraner og mægtige Sliske. Værftet, som vender ud til den aabne Strand, er ganske enkelt, og de lette Træfartøjer kan uden Ballast gaa helt ind uden at tage Grunden.

Paa det næste Billede ses et Par Fregatter blive kølhalet ved Hjælp af Pramme, alt er enkelt og ligetil, men det ser ud, som om man havde god Tid.

Paa det nederste Billede ser man Fiskerne i Færd med at partere og flænse en dræbt Hval, hvis Hoved dog vistnok er givet for meget af menneskelige Træk. Men Billedet er et historisk Vidnesbyrd om, hvor gammel Hvalfangst er.



*Er Gobi-Ørkenen Menneskehedens Vugge? — Chapman Andrew om sine opsigtvækkende Fund.*

Den amerikanske Videnskabsmand og Forskningsrejsende Chapman Andrews er ifølge Telegram til Morgenbladene ankommet til London efter en eventyrlig Ekspedition til Gobiørkenen. Det er godtgjort, meddeler han, at der i disse Egne har levet menneskelige Væsener for 25 Millioner Aar siden, og at Gobiørkenen sandsynligvis har været Menneskehedens Vugge.

Ekspeditionen har gjort værdifulde Skeletfund af forhistoriske Kæmpedyr af indtil 10,000 Tons Vægt og Forsteninger af kæmpemæssige Dinosaurusæg, som er over 10 Millioner Aar gamle. Endvidere har man fundet Skelettet af et hidtil ukendt forhistorisk Dyr af en saa imponerende Størrelse, at der maa udrustes en ny Ekspedition til at føre det til civiliserede Egne.

## *Naar man sejler med sorte Fyrbødere.*

*Maskinmesteren forklarer, at de sorte Fyrbødere forlod deres Post.*

Under Forhøret om »Vestris« forklarede Første Maskinmester, at Damperens Undergang skyldtes den Omstændighed, at Negerfyrbøderne forlod deres Post, saa Fyrene slukkedes, og Pumperne svigtede. Han mente, at »Vestris« kunde have holdt sig flydende i ubegrænset Tid, hvis Fyrbøderne havde lystret Ordre og fortsat Arbejdet.

**G. W. FRYDENLUND & SØN**
G. W. HARNISCH
Tlf. Byen 3684 · Ryvang 133 — Fabrik af — Holmens Kanal 32. · Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

# DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB
KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselsolie

TELEFON 2890 Vare- D.D.P.A. Mærke TELGR.-ADR. PETROLEUM

---

fh. S. JOHANNESSON
FEDEVARER OG KONSERVES
en gros en detail
HØJBROPLADS 13
TELEFONER: 121 — 3349 — 3684 — 4722

---

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING
KR. DREYER Telf. Ryvang 407 — NYHAVN 57 TELF. 5241 — L. SABROE Telf. V. 1941 u.
*Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.*
Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

---

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 Ryvang 906
(Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

---

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S
KUL- & COKES-IMPORT
NØRRESUNDBY
Bunkers.
— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

---

1799 IVER C. WEILBACH & CO

IVER C. WEILBACH & Co.
SØLVER & SVARRER
Statsautoriserede Kompasrettere.
Kataloger & Special-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.

---

ISVÆRKER - FRYSEANLÆG - KØLEANLÆG
I ENHVER STØRRELSE UDFØRES AF
AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & Co. AARHUS
TELEGRAM: SABROE — TELEFON: 370
SÆRLIGE TYPER FOR SKIBSKØLEANLÆG
OVER 5000 FRYSE- & KØLEMASKINER LEVERET MED EN SAMLET YDEEVNE PAA OVER 55 MILLIONER KALORIER
ALLE OPLYSNINGER OG INGENIØRBESØG PAA FORLANGENDE
AFDELING I KØBENHAVN: ANKER HEEGAARDSGADE 3, TELF. 1764

---

DANSK GÆR-CENTRAL TØRGÆR

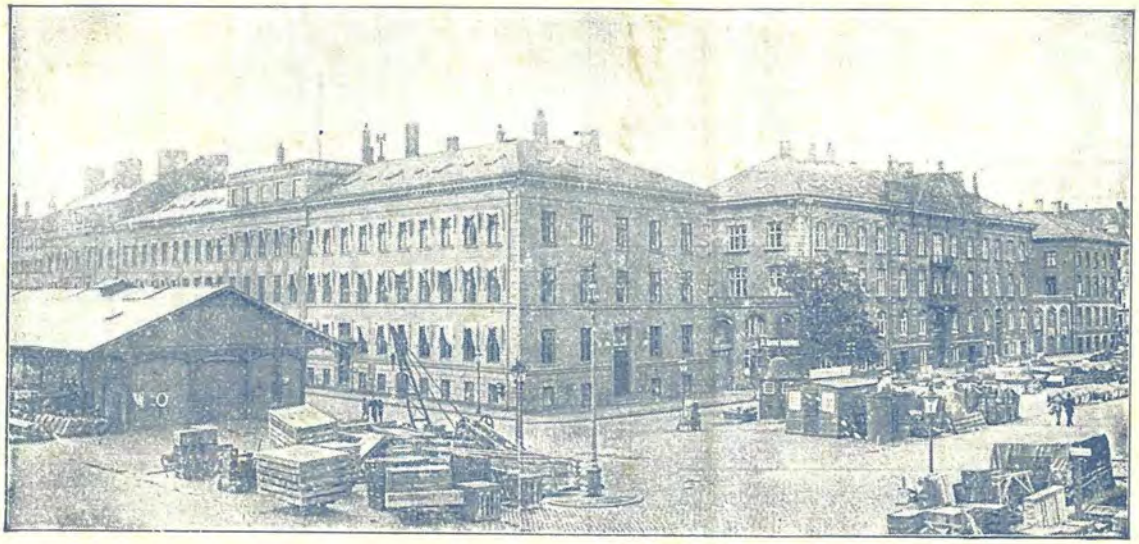
M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

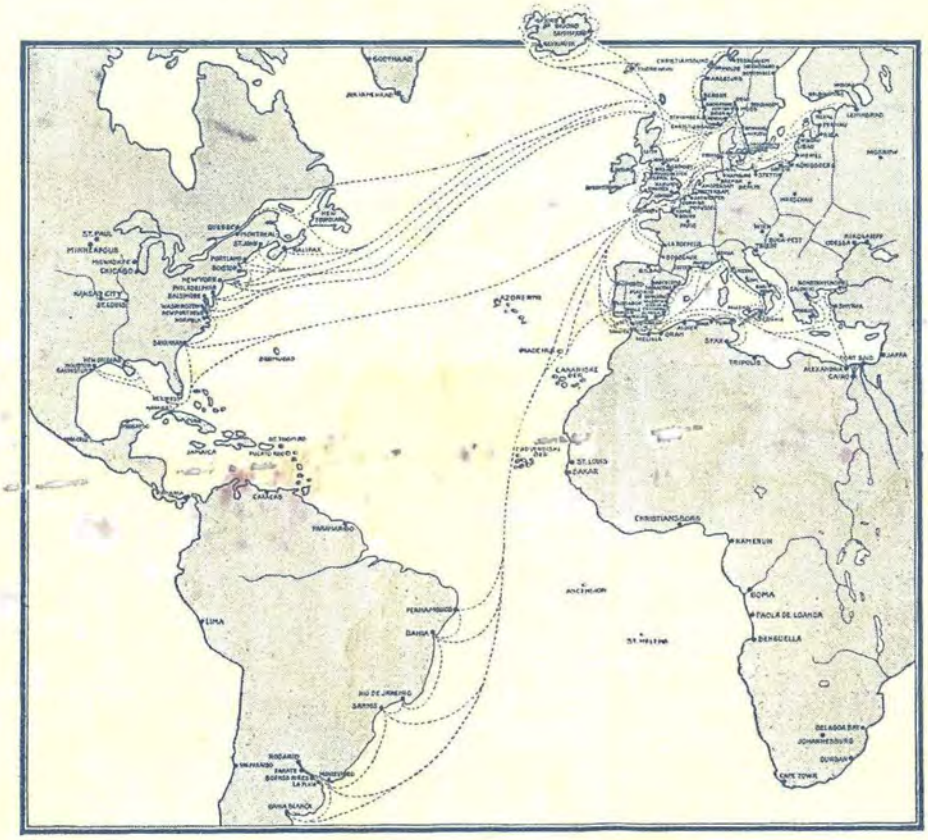
# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

## SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN





BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Clichéer og Trykning: *Brødr. Bærentzen*