



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERED E MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibereierforening, Danske Sejlskibereier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handel- og Orløgsarmeen, Marineloreningen, 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 Crew 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

Mod Nyt.



Efter en Illustration fra »National Geographic Society»

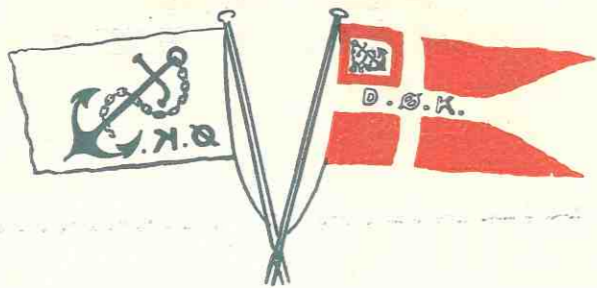
Fra Vest til Øst, mod nye Strande —
vi styre vil vort Tidskrift frem,
Paa det, at frejdigt vi kan lande
omkring i Tusind Søfolks Hjem.

Vi vil vor Ankomst ret forsøde;
vi viser Mangt, som nok er værd.
Se, Solen stiger os imøde,
den varsler om en heldig Færd.

A. P.

50 ØRE 44 Sider.
No. 1 1929

44 Sider. 50 ØRE
JANUAR 6. AAR



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

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

Regelmæssig Rute

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

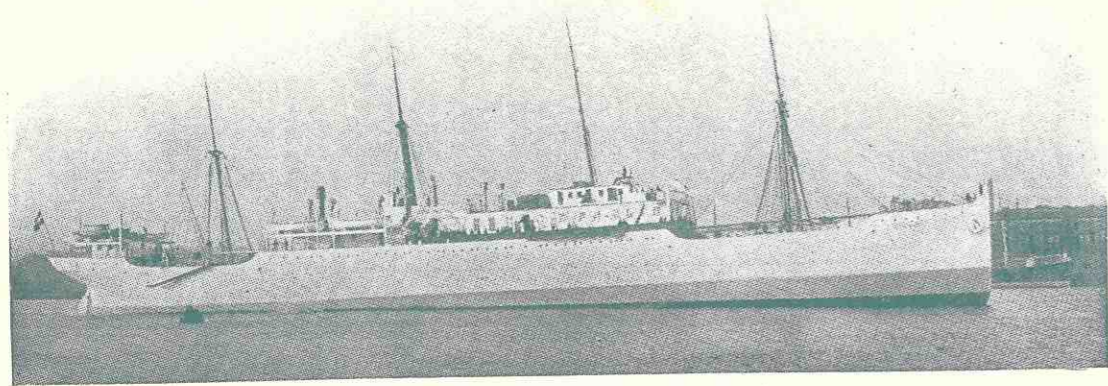
Import til Europa

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

Eksport til oversøiske Pladser af europæiske Produkter.

Skov og Savmølle drift i Siam.

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



**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Set. Annø Plads 28

Telf. 1535-5836 - Statstef. 527

København K.

Telegram-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
,, 50529 (udenfor Kontortid)
,, 50589 (Havaritelf. 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.

ARTIKLER FOR

WEINBRENNER: KANALKEDLER

DE LAVAL: DAMPTURBINER, PUMPER

ALLE

AUG. KLÖNNE: JERNKONSTRUKTIONER, GASVÆRKER.

BAHNBEDARF: JERNBANEMATERIEL

INDUSTRIER

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 DAMPSKIBSELSKAB

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

TOUGVÆRK

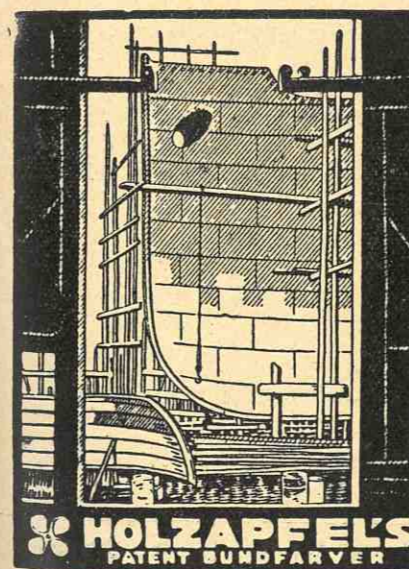
Hamp - Manila - Cocus - Jern- og Staaltraad

JACOB HOLM & SØNNERS FABRIKER A/S

GRUNDLAGT 1794

KØBENHAVN S.

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNØ PLADS 16 - TELGR. HOLZAND I A

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



Kontor og Lager: Lille Strandstræde 18. 19. NYHAVN 19. Telefon Central 5349-7215 og Øbro 6846.

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.

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Foruden de forskellige Hædersbevisninger, »Ø. K.« har tildelt »Estonia« Besætnings Redningsmandskab, har Kongen tildelt Styrmand *Aage Bach* paa »Estonia« Medaillen for Druknendes Redning med Tilladelse til at bære den. Til den officielle Meddelelse herom er knyttet en Beskrivelse af den Daad, han udførte ved at redde flere tyske Sømænd fra at drukne i Atlanterhavet.

Samtidig har Kongen udnævnt Kaptajn i Det østasiatiske Kompagni *Antoni Rasmussen* til Ridder af Dannebrog samt tildelt nedennævnte i Kompagniets Tjeneste værende Mænd Fortjenstmedaillen i Sølv med Tilladelse til at bære samme:

1ste Styrmand *Fritthof Andersen*, Kvartermand *N.*

J. Hansen, Kvartermand *V. O. Nielsen*, Matros *H. C. Hansen*, Matros *E. O. Nielsen* og Letmatros *C. C. O. Ulrich*.

Endvidere har Senatet i den Frie Hansestad Lybæk tildelt Kaptajn *A. Rasmussen*, 1. Styrmand *F. Andersen*, 4. Styrmand *A. Bach*, Kvartermestrene *V. O. Nielsen* og *N. J. Hansen*, Matroserne *C. C. O. Ulrich* og *S. Jensen* Redningsmedaillen for at have reddet 13 Mand af Besætningen paa den sunkne Lybæk-Damper »Herrenwyk«.

Til Formand i »Radiotelegrafistforeningen, af 1917« genvalgtes *C. A. Gottschalck*.

INDHOLD

Forside i Farvetryk: *Mod Nyt*. Digt.
Vitus Bering, af Dr. phil. *Gudmund Hatt*. (Illustr.)
Til Sø i Firserne, Onkels Skildring af Sømandslivet. (Illustr.)
En Vikings Eventyr i det gamle Ægypten. (Illustr.)
En Kamp paa Liv og Død paa Havets Bund. (Illustr.)
Danske Søfolks Redningsbedrifter paa Søen. (Illustr.)
Undervandsstudier mellem menneskeædende Hajer.
Videnskabsmands Besøg i Undervandstuben. (Ill.)
Den gamle Kaptajn fortæller. (Illustr.)
Smaant: »Ude og hjemme«.
Billeder fra Sejladsen ved Grønland. Fotografier af Direktør *Daugaard-Jensen*.
Gamle Jake's sidste Ankerplads. (Illustr.)
Den Ulykkelige fra Roklubbens Baadhus. Humoreske af *Lodsen*. (Illustr.)

S. O. S. . . . De pligtro Radiotelegrafister. (Illustr.)
D. F. D. S.s nye Baad til Aarhus-Ruten. Før Jomfru-rejsen. (Illustr.)
Et gribende Begravelseslog. (Illustr.)
Ocean-Flyvebaade. (Illustr.)
»Ekstremer«. De to Skibe i Dok. (Illustr.)
En tysk Veteran fra den amerikanske Marine. (Illustr.)
»Sang og Musik fra Søen« med Billeder af Komponisten og Forfatterne.
Den svenske Korvet »Vanadis«. (Illustr.)
Det lille Skandinavien i Skotland jubilerer. (Illustr.)
Da Capella forliste — Et sørgeligt Minde. (Illustr.)
Alle Mand ude — Eneste Mand hjemme. (Illustr.)
Dansk Skibsfart ved Aarskiftet.
Vort Løsen i 1929.

Alle Henvendelser til »Vikingen« bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32.

Telefon Byen 8040.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. »PRIVATE«

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



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

VITUS BERING

Lektor, Dr. phil. *Gudmund Hatt*, der nylig holdt en højt interessant Forelæsning i Universitetets Festsal til Minde om *Vitus Bering*, giver nedenstaaende Resumé af sit Foredrag for vore Læsere.

Bering er et af de danske Navne, der har vundet Udødelighed. Det er knyttet til det Stræde, som adskiller Jordens to største Landmasser, og til Havet nord for Alenternes Ørække. Berings Fæller paa den sidste Sørejse gav hans Navn til den mennesketomme Ø, hvor han døde. Senere Forskere har opkaldt efter ham det Hav, det Stræde og adskillige Lokalteter paa de Kyster, som det var hans Livsværk at aabne for Videnskaben.

Berings Liv har været rigt paa æventyrlige Hændelser; men vi kender kun de tørre Omrids, og knapt nok dem. Selv har han i levende Live anvendt al sin Tid og alle sine Kræfter paa sit Arbejde. Berømmelse har han ikke søgt og ikke krævet. Han har ikke forfattet nogen Rejsebeskrivelse, der kunde have gjort ham kendt i den europæiske Læseverden. Men han har opdaget fremmede Kyster og kortlagt dem med en Nøjagtighed, som et halvt Aarhundrede senere vakte hans Efterfølger Kaptajn Cooks Beundring. Og han sled sig selv op i Arbejdet med at organisere og lede den største videnskabelige Ekspedition, Verden har set.

Han blev født 1681 i Horsens, Søn af Visiterer *Jonas Svendsen* og Hustru *Anna Pedersdatter Bering*. Paa mødrene Side nedstammede han fra en anset Slægt; men hans Forældre var ikke velhavende. Drengen gik tidligt til Sø og kom paa

lange Rejser, bl. a. til Vestindien og Ostindien. 1703 traadte han som Underløjtnant ind i den russiske Flaade, hvor dengang adskillige danske og norske Officerer gjorde Tjeneste. Han deltog i den store nordiske Krig og avancerede efterhaanden til Kaptajn af anden Rang. Krigen gav ham Lejlighed til at udmærke sig ved Mod og Sømandsdygtighed.

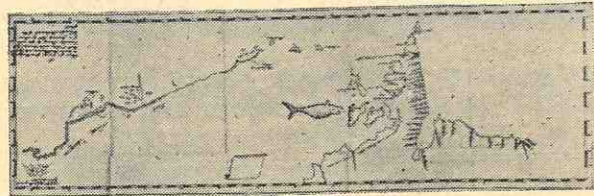
Paa Grund af disse Egenskaber og fordi han havde været paa Langfart, blev Bering i 1724 valgt til at lede en Ekspedition, som Ruslands Czar, Peter den Store, udsendte. Han skulde finde ud af, om Asien og Amerika var landfast med hinanden eller ikke.

Det nordlige Stillehav var paa de Tider

ukendt. Bortset fra de arktiske og antarktiske Egne var der næppe nogen Del af Jordkloden, der henlaa i dybere Mørke. Om det vestlige Amerika vidstes intet sikkert nord for Cap Blanco (under 43° nordl. Bredde, i det nuværende Oregon), og paa den asiatiske Side kunde der intet sikkert siges om noget Punkt nord for Nagasaki i det sydlige Japan. Det sikre Kendskab til den gamle Verdens



Vitus Berings Grav. Bering døde 8. Dec. (efter vor Tidsregning 20. Dec.) 1741. Hans Fæller begravede ham i Nærheden af Lejren og rejste et Trækors over Graven. Det er senere blevet fornyet.



— Berings Kort over Nordøstasien, indeholdende Resultaterne af hans første Ekspedition, blev ikke udgivet. Men Kopier af det sendtes til fremragende Mænd i Udlandet. En af disse Kopier, med delvis svensk Tekst, findes i Baron Klinckofströms Samling i Sverige og er publiceret 1891 af Amerikaneren W. H. Dall. En Del af dette Kort er, stærkt formindsket, gengivet her. Den af Bering opmaalte Kyst, fra Kamchatkas Sydspids til Asiens nordøstligste Forbjerg, stemmer ret nøje overens med moderne Kort og har rigtig Beliggenhed med Hensyn til saavel Bredder som Længde. De andre Kyster, indtegnede »efter de förra uprättade Chartor och Underrättelser«, afviger tildels ret stærkt fra Virkeligheden.

Nordkyst naaede kun til Novaja Zemlja. En Linje omtrent fra Novaja Zemlja til det sydlige Japan skilte nogenlunde det kendte fra det ukendte Asien. Russiske Kosakker og Pelsjægere havde rigtignok gennemstrejft Nordasien paa kryds og tværs; men alligevel kendte man ikke engang dette Lands Udstrækning. Man antog Sibiriens Udstrækning fra Vest til Øst for at være et Par Tusinde km kortere, end den i Virkeligheden er.

Det tog Bering og hans Mænd 3 Aar at rejse fra St. Petersburg til Kamchatka. De maatte medføre Proviant og en Mængde Materiale til Skibsbygning rundt om den halve Jord, gennem øde, næsten mennesketomme Egne. Den sibiriske Vinter tvang dem undertiden til at grave sig ned i Sneen. Berings næstkommanderende, Danskeren Spangberg, maatte engang spise sine egne Støvleskafter for at opholde Livet, mens han stred sig frem til Berings Lejr. Endelig i 1728 naaede de Kamschatkas Østkyst og tog straks fat paa at bygge et Ekspeditionsskib. Det løb af Stabelen 8. Juni og blev døbt »Gabriel«. Med dette Skib, der var 60 × 20 × 7½ Fod, stod Bering tilsøs. Hans Løjtnanter var Danskeren Spangberg og Russeren Chirikov. Hele Besætningen var paa 44 Mand.

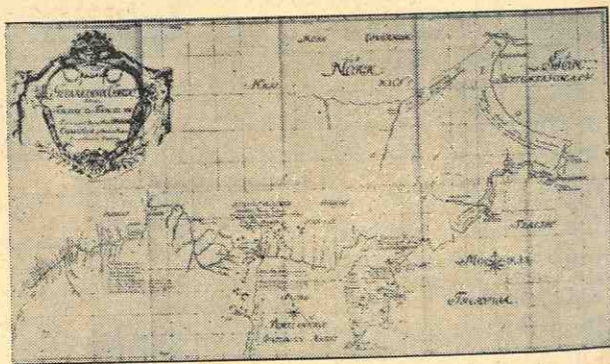
Paa denne Sørejse for 200 Aar siden omsejlede Bering det nordøstlige Asien. Han kom gennem det Stræde, som nu bærer hans Navn. Vejret var dog saa taaget, at han ikke saa Amerikas Kyst. Men han fandt, at Asien og Amerika ikke kunde være landfaste med hinanden.

Kortet, som Bering tegnede paa Grundlag af sine Opmaalinger, gav i alt væsentligt Nordøstasien det rigtige Omrids. Den af ham opmaalte Kyst, fra det sydlige Kamchatka til Asiens Østkyst, stemmer saa nøje overens med moderne Opmaalinger, at det maa opvække Forbavselse og Beundring — navnlig i Betragtning af, at Bering

maatte anvende sin Tids ufuldkomne Instrumenter.

Til Trods for dette udmærkede Resultat mødte Bering megen Kritik efter sin Hjemkomst. Man fandt ikke, at han havde leveret fuldgyldigt Bevis for, at Asien virkelig ikke var landfast med Amerika. Bering mødte sine Kritikere paa den mest forstandige Maade. Han forelagde den russiske Regering et Forslag om en ny Ekspedition. Denne skulde gaa ud paa at opsøge det Land, som han havde Grund til at tro maatte ligge øst for Kamchatka. Endvidere skulde der findes en Søvej fra Kamchatka til Japan. Og endelig burde Sibiriens Nordkyst kortlægges ved Hjælp af Ekspeditioner fra de store Flodmundinger, pr. Baad eller over Land.

Dette Forslag blev gunstig optaget og stærkt udvidet. Den anden Bering-Ekspedition blev i Omfang og Varighed den største videnskabelige Ekspedition, der nogensinde er foretaget. Den omfattede en alsidig videnskabelig Undersøgelse af Nordasien, med en talrig Stab af Geografer, Historikere, Etnografer og Naturvidenskabsmænd. Der blev intet sparet paa Udrustningen, og Ekspeditionen strakte sig over en lang Aarrække, fra 1733 til 1749. Ledelsen af dette uhyre Foretagende var et ærefuldt, men saare farefuldt Hverv. Da Bering endelig i 1741 kunde sejle ud fra Avacha Bugten i Kamchatka for at opsøge det Land, hvis Eksistens Drivtømmer og Trækfugle havde faaet ham til at tro paa, var han syg af mange Aars Overanstrengelse. Ikke desto mindre fremgaar det af Officerernes Journaler, at Kommandør Bering var den effektive Leder, selv da han laa dødssyg i de Skibbrudnes Lejr paa Be-



— Løjtnant Waxels Kort over Berings Sørejse fra Kamchatka til Amerika i 1741. Svenskeren Woxel var Berings Næstkommanderende paa »St. Peters«. Kortet findes i Universitetsbiblioteket i Upsala og er udgivet af W. H. Dall i 1891. De paa Sørejsen opagede Kyster og Øer er indtegnede. Omkring Beringøen er afbildet to Søløver og en Søko, Repræsentanter for det rige Dyreliv ved denne Øs Kyster. Den store Søko blev saa stærkt jaget af Russerne, at den uddøde faa Aar efter Beringøens Opdagelse.



ringøen, efter at han havde opdaget Nordvestamerika.

Der findes intet Billede af Bering. Men Steller, den berømte Naturforsker, der ledsagede ham paa Togtet til Amerika, har skildret denne danske Sømand for Efterverdenen. Bering var ikke overstrømmende begejstret i Medgang. Til Gengæld var han rolig og tillidsfuld i Modgang. Han

gav ikke op overfor Hindringer. Og dog var han hensynsfuld overfor sine Undergivne og fuld af Omsorg for sit Skibsmandskab. Sjælsstyrke og Taalmod var forenet med usvigelig Pligttrøskab og nøgtern Virkelighedssans hos denne store Dansker, hvis Livsværk det blev at aabne Asiens og Amerikas taagede Grænseegne for europæisk Videnskab.

Gudmund Hatt.

D. F. D. S. nye Baad til Aarhus-Ruten.



Paa Billedet: M/S. »C. F. Tietgen«. Direktør A. O. Andersen, Kronprinsen og Kaptajn Christensen ved Præsentationen af Skibet forinden dets Jomfrurejse.

Et nyt og fint Skib tonede sig kort forinden Jul frem nede ved Kvæsthusbroen, hvor de hvid-blaa Malteserflag og de røde Skorstensbælter forkynder, at her er D. F. D. S.s faste Stæde.

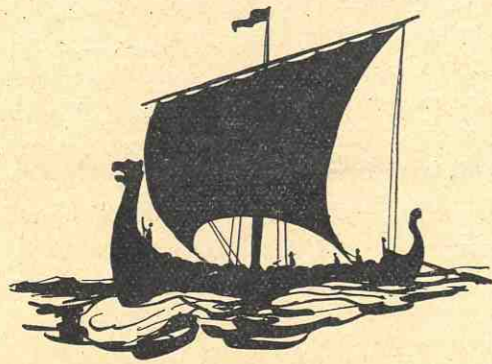
M/S. »C. F. Tietgen« er fin og fornem ved hele sin Fremtræden, Forskibets Slankhed, den karakteristiske Krydser-Hæk, det »Opstaaende«s tiltalende Arkitektur og Liniernes fine Forløb giver et udmærket Helhedsindtryk.

»C. F. Tietgen« er Selskabets første Nutidsindsats i dets Bestræbelser for at skabe de bedste og mest tidssvarende Forbindelser mellem de

indenrigske Landsdele, som i Forvejen er tilvejebragt mellem Ind- og Udland, f. Eks. Islands- og Esbjerg—Parkeston-Ruten.

Hovedvægten er lagt paa hyggelige Kamre, fortrinlige Køjer og første Klasses Hygiejne.

Ogsaa Officerernes, Maskin- og Dæksbesætningens samt Restaurationspersonalets Opholdsrum er fortræffeligt indrettede. Kort sagt: fra For til Agter gennem alle tre Dæk er den ny Rutebaad et godt Udtryk for det bedste, dansk Skibsbygningskunst formaar at yde, og som D. F. D. S. vil byde de Rejsende og Mandskabet under Malteserflaget.



„Vikingen”

ønsker alle Venner

ude og hjemme

Glædeligt Nytaar!

Redaktionen.

Til Billed-Forsiden.

Det er et Sindbillede, vi idag bringer paa Forsiden . . .

»Vikingen« skal og bør fremad! Vi vil det, og vore Venner vil det!

Betragt Fartøjet!

Fortæl os, om man ikke bør have Tillid til vor Sejlads? Fortrøstningsfuldt skuer vi selv udover Farten fremad . . .

Vort Maal er at glæde de mange Søfarende, de mange Hjem, der er tilknyttet denne Stand og dens Virke.

»Vikingen« bør være læseværdig, derfor har vi et rigt Udvalg — belærende — underholdende — opløftende — interessante — Beskrivelser — Oplevelser — Fortællinger — et rigt Billedstof — overraskende Krydderi m. m.

Alt sagt: et værdifuldt Kompas at rette vor Kurs efter.

»Vikingen« vil naa Maalet!

De, der følger os i 1929, vil faa Glæde af det.

Dansk Skibsfart ved Aarsskiftet.

Kaster man Blikket tilbage paa det nu udrundne Aar, maa man udtale, at det blev noget bedre end ventet.

Aarets første Maaneder, hvor der var saa mange Opliggere, tegnede ikke godt.

Vi havde herhjemme alene i April liggende over 100,000 Tons Dødvægt, og den sidste Opligger forlod først i Juni Maaned Gasværkshavnen.

Alligevel blev der Lejlighed for nogle Rederier til at indtjene beskedne Overskud inden Aarets Udgang.

Men der skulde unægtelig ikke meget til i Retning af Ophold i Søen eller ved Land for at forvandle et kalkuleret Overskud til Underskud, og Rederierne har derfor haft et vanskeligt Aar at kæmpe med.

Hele Tiden har man været henvist til at udvise den mest gennemførte Samvittighedsfuldhed ved Beregningerne af de forskellige Rejsers Rentabilitet for derefter at vælge de bedste.

Reduktion af Udgifterne har i 1928 været Løsenet, og det er ogsaa i flere Tilfælde lykkedes at faa disse ned, omend ikke fuldt ud i samme Forhold, som Fragterne tillod det.

At nævne Fragtrater og give en Oversigt over de forskellige Markeder er ikke vor Opgave her i »Vikingen«.

Derimod er vi nødt til at pege paa en anden Kalamitet i 1928 for Skibsfarten i Almindelighed — nemlig Strejkerne.

Arbejdskonflikten i Finland, som omfattede alle Stuveriarbejdere, tog sin Begyndelse d. 2. Juni og bevirkede i første Række Ophold for de mange Skibe, som paa det Tidspunkt laa under Losning eller Ladning i Finland, og desuden Annullering af en Række afsluttede Certepartier.

I Antwerpen og Rouen udbrød der ogsaa Strejker, senest i La Plata Distriktet.

Disse Genvordigheder maatte man over — og kom det heldigvis.

Lidt efter lidt har Fragterne imidlertid arbejdet sig opefter, saa at ligesom de mange Skyer, der truede, nu er passerede, og efter alle Solemærker at dømmes tegner vor Søfart sig meget lovende ved Aarsskiftet.

A. P.



Kapt. Frithjof Andersen.



Letmatros Chr. Otto Ulrich.



3. Styrmand Aage Jens Bach.



Matros Einar Otto Nielsen.



Kaptajn Antoni Rasmussen.



Matros Hans Chr. Hansen.



Kvartermand Niels Johan Hansen.



Kvartermand Vald. Osvald Nielsen.

Fra „Estonia“s Hædersbedrift.

En Helledaad fra Redningsbaad hin' Stormnat i November, da danske Mænd i Redningsbaad brought human to remember.

Mens andre frygtede Faren, — de tøved ej — Liv eller Død. Forventningsfuld stirrede Skaren, da pludselig Raabet lød: — Hvad nøler I efter derhenne? I ved nok ej, hvad I vil!

Men nu maa det have en Ende . . . Gaa væk, og lad os komme til!

Paa Dækket kom 13 fra Bagbords — da klang det fra Agter til For: — Three cheers for the danish sailors! Et jublende ønstemigt Kor.

Saa fløj da Berømmelsens Ørne frem over Bølgerens Top. Til Verdens yderste Hjørne »Estonia« jaged dem op.

En Kamp paa Liv og Død paa Havets Bund.



At maatte opholde sig mere end to Timer under Vandet og i al den Tid føre en fortvivlet Kamp for ikke at omkomme for tilsidst, som ved et Vidunder, at blive frelst hører ikke til de dagligdags Begivenheder.

Det er dog hændt en amerikansk Søofficer *H. Hunther*, som har offentliggjort en Beretning herom.

Da den amerikanske Flaade foretog Øvelser i Farvandet ved Barharbor i Maine, bestod Øvelserne i Nedlæggelse og atter Optagning af Miner, og i Vædekampen mellem de enkelte Skibe søgte enhver hurtigst muligt at faa udført den paalagte Opgave.

»Illinois«, saaledes hed Skibet, paa hvilket Fortælleren befandt sig, mistede ved en af disse Øvelser en af Minerne, og nu — for ikke at spille nogen Tid — besluttede Hunther sig til, efter at der var foretaget et forgæves Forsøg af de professionelle Dykkere, at stige ned til Havets Bund for selv at opsøge Minen.

Han havde tænkt sig, at det kun vilde tage en kort Tid, men da han var kommen ned, søgte han i længere Tid forgæves efter Minen, og tilsidst gav han saa Signal til atter at blive draget op. Men han fik intet Svar paa Signalet.

Han søgte i Halvmørket, som rugede over Havets Bund, efter Luftledningen og gentog saa Signalet, men heller ikke denne Gang blev det besvaret.

Straks derefter gjorde han en uhyggelig Opdagelse. Ved Søgningen efter Minen var han uden at vide det flere Gange gaaet i Rundkreds, saa at Luftledning, Optrækningslinie og Kabel dannede en sammenfiltret uopløselig Klump.

Samtidig tiltog Trykket for Brystet, og han kom til at tænke paa, at han ikke uden at tage Skade paa sit Helbred kunde opholde sig mere end 20 Minutter under Vandet, og desto værre havde han ved sin hurtige Nedstigning glemt at medtage Dykkerkniven, hvad der nu kom ham dyrt til at staa.

I sin Fortvivelse søgte han at befri sig ved Hjælp af Neglene, saa han kunde bevæge sig frit, men naturligvis forgæves.

Dødsangsten bemægtigede sig ham, og han blev overfalden af isnende Kuldegysninger.

Hvor lang Tid der var gaaet, vidste han ikke, men det forekom ham som en Evighed.

Oppe paa Skibet var man forlængst overbevist om hans Død, og da Afløsningen kom to Timer senere, besluttede man sig til for enhver Pris i det mindste at faa trukket hans Lig op.

Den med Døden kæmpende, halvt bevidstløse og paa Grund af Luftmangel halvkvale Officer følte pludselig med den største Tydelighed, hvorledes Tovene strammedes, medens Trykket over Brystet og hele hans Legeme fordobledes Hundredefold — det var ingen Skuffelse, han blev trukken opad.

Under den mægtige Vægt af det store Jerndykkeranker, som syntes at holde ham fast til Havbunden, følte Hunther, hvorledes et af hans Ribben blev trykket ind. Pludselig løsnedes et eller andet paa hans Dykkerhjelms sig, og Vandet trængte langsomt ind.

Rundt omkring sank det oprodede Havmudder mere og mere, lysere og lysere blev det nær ham, og allerede skimtede han dunkelt oven over sig Skroget paa Dampbarkassen.

Nu hjælper det, tænkte han, men over Havoverfladen standsedes endnu engang Redningsværket.

Baadsmandskabet havde villet trække en Tovknude ind i Baaden, men Tovet gled ind under den endnu ikke fuldstændig frelstes Legeme,

drejede ham rundt, og saaledes hang Hunther, svævende mellem Liv og Død, med Hovedet ned i Vandet.

Men rask besluttet sprang nu en Mand over-



bord, gennemskar Tovet, og Kapt. Hunther kom frelst op i Baaden.

Da den som død betragtede Officer kom levende op og opdagede Beskadigelsen af Hjelmen og det indtrængte Vand, steg Forbavselsen over den vidunderlige Frelse til det højeste.

Sang og Musik fra Søen.

Nu om Stunder spiller Sang og Musik ombord i Skibene ikke nær saa stor en Rolle som i en svunden Tid, da man endnu ikke kendte til Maskinteknikens utaalelige Mol-accord. Mere end til en »Treklang« faar man vel næppe ud af den Lydbølge, som bestandig bruser om Ørene i et moderne Fartøj under Sejladsen. — Nej, saa var



Knud Andersen. Arnold Ringsted. Alfr. Kjerulf.

det ganske anderledes Toner, der klang paa Dækket, naar Mandskabet satte Humør i Arbejdet, og Stormen peb i Takkelagen baade i Dur og Mol i gamle Dage.

Gav Naturen ikke Grundlaget med sin Ytringsmaade, skulde Mandskabet nok afbryde Stilheden paa kunstig Vis med Sange og Melodier paa de medbragte Instrumenter.

Men Tonekunsten har dog Gudskelev endnu sine Dyrkere, trods alt Spektakel, blandt Søens Folk. Endnu deltager Sømændene i en kraftig Opsang eller lytter til Harmonikaen eller Violinens Toner, naar Lejligheden tilbyder sig under Sejlads eller i Havn.

Og endnu findes der musikalske Genier iblandt de Søfarende.

Komponisten, Maskinmester *Arnold Ringsted*, der i Fjor gennem Maskinmesterforeningen udsendte en Samling Musik, »Frivagt«, til Tekst af Maskinmester *Aage J. Chr. Pedersen*, har i November paa Skandinavisk Musikforlag udgivet et nyt Hefte, »Toner fra Havet«, med 17 Sange, og en af Søens bedste Digtere, *Knud Andersen*, har leveret Teksten.

Ogsaa i denne Samling, der spænder fra den stemningsfulde Vuggesang »Sov min egen« til den overlegent Pokker-i-Voldske »Bramsejl«, har *Ringsted* følt sig ind i Versets Sjæl og ofte givet den Udtryk i de Toner, som er dens Drøm.

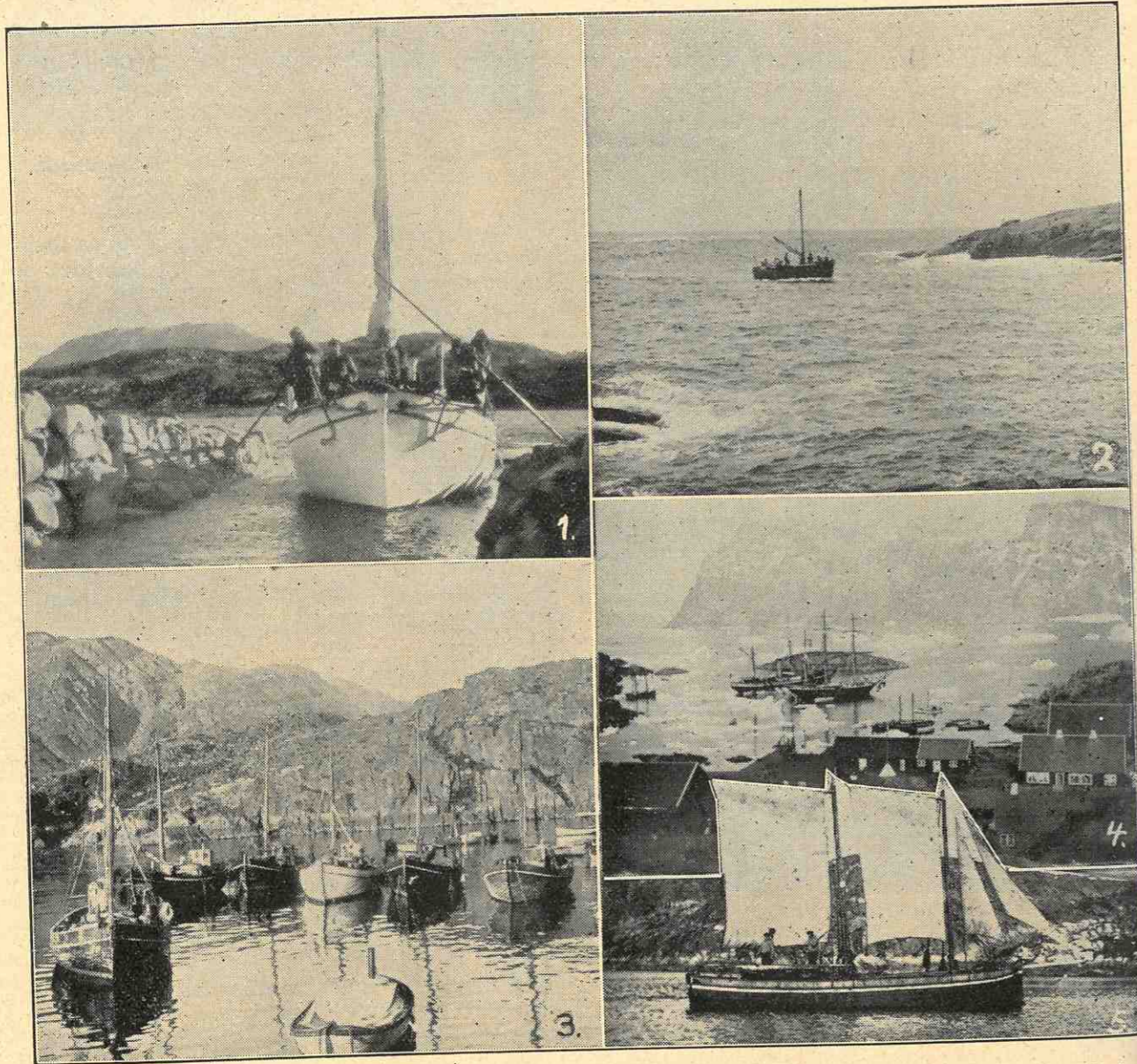
Alt i alt en Samling Musik, som ikke alene er en Nydelse for Øret, men som gaar til Hjertet.

Forfatteren *Alfred Kjerulf* har ligeledes fornylig beriget os med en Samling Sømandssange efter den rigtig gode gamle Recept og til Musik af flere Komponister, hvis Melodier *Kjerulf* har fundet passende til den fornøjelige Folkekomedie »Styrmand Carlsens Flamme«, der f. T. henrykker de fyldte Huse i Nørrebros Teater.

Kjerulf er jo et Versemager-Talent af høj Rang, og det fejler næppe, at hans Viser vil overleve flere Generationer af Søfolk, for endnu er der, som ovenfor nævnt, Sang og Musik tilknyttet Søfarten, selv om den sommetider overdøves af Maskinteknikens ensformige, knirkende og stønende Spektakel.



DEN GRØNLANDSKE SEJLADS



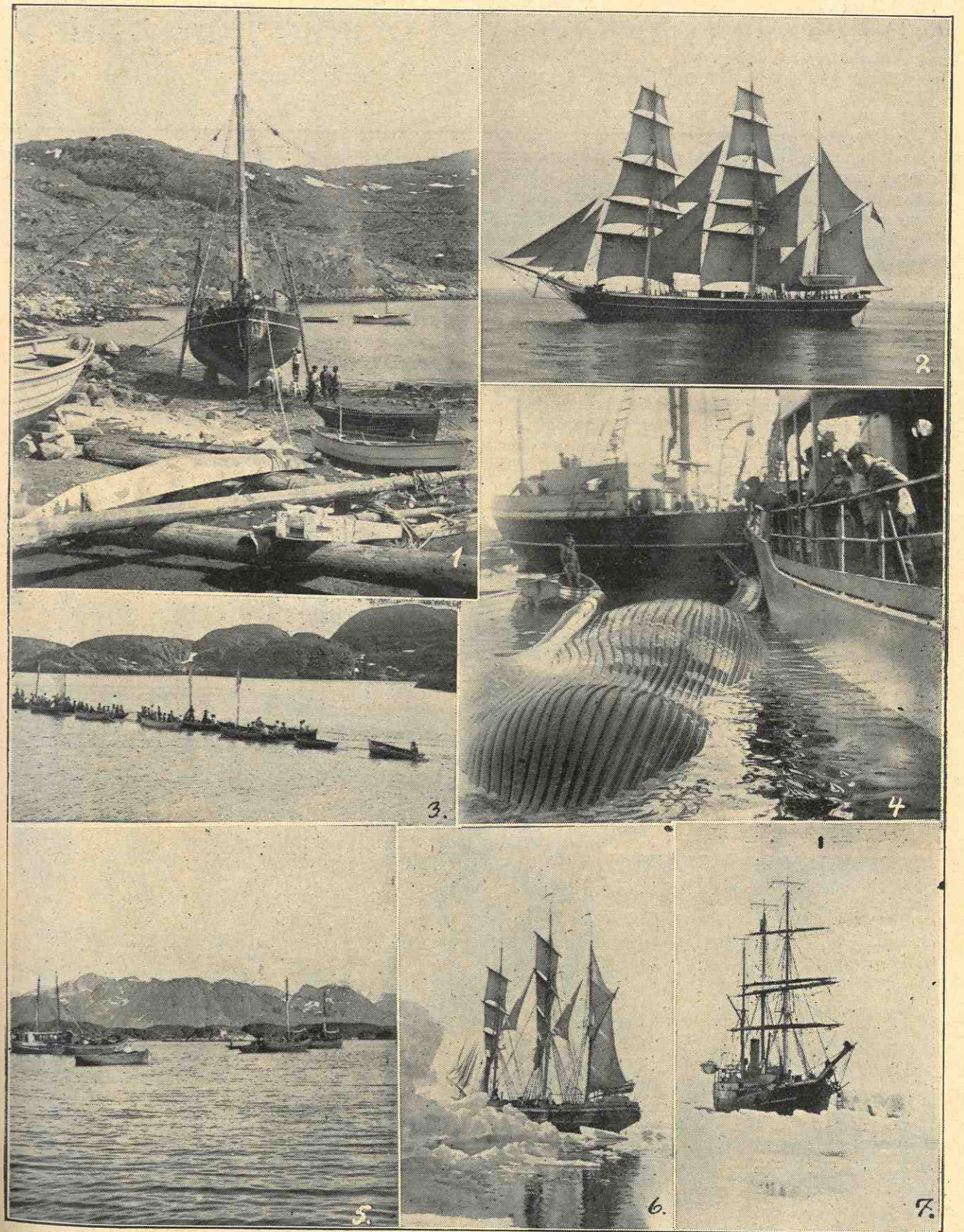
Nr. 1. Typer paa Motorbaade, der anvendes ved Kolonierne. — Nr. 2. Anskaffet efter, at Fiskeriet nu har udviklet sig med rivende Fart. — Nr. 3. Fiskerbaade ved Holstenborg. Der drives ved Kolonierne et meget stort Helleflynderfiskeri. — Nr. 4. S/S. »Hans Egede« og Barkskibet »Nordlyset« paa Kolonien Umanaks Havn. — Nr. 5. En af de gamle Storbaade, der endnu enkelte Steder besørger Fragtningen i Kolonidistrikterne. Ved de fleste Kolonier er disse Fartøjer nu afløste af store Motor-skonnerter.

Interessen for Grønland er i en stadig glædelig Udvikling, hvilket spores paa mange forskellige Omraader herhjemme.

Gennem det store Pragtværk »Grønland i To-hundredaaret for Hans Egedes Landing«, som udkom 1921 og blev udgivet af Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser deroppe under Redaktion af saa an-

sete Mænd som Kommandør G. C. Amdrup, Dr. phil. Louis Bobé, Professorerne Ad. S. Jensen og H. P. Steensby med Assistance af en Række paa de forskellige Omraader grønlandskindige Medarbejdere, drog man det udstrakte Polarland ligesom nærmere ind til os.

Vore Illustrationer er venligst overladt os af Direktør I. Daugaard Jensen fra »G. H.«



Nr. 1. En af Koloniens Storbaade faar sit aarlige Eftersyn. — Nr. 2. En af den kgl. grønlandske Handels gamle, smukke Barkskibe, der nu er erstattet af mere tidssvarende, moderne Skibe. — Nr. 3. Ved Kolonien Sukkertoppen har der, som ved de fleste sydgrønlandske Kolonier, udviklet sig et meget omfattende Torskfiskeri. Her ses en af Koloniens Motorbaade i Færd med at bugserer grønlandske Fiskerbaade ud til Fangstfeltet. — Nr. 4. En harpuneret Hval indbringes af det kgl. grønlandske Fangstskib »Sonja« til Sukkertoppens Havn. — Nr. 5. Fiskerbaade ved Holstenborg. Der drives ved Kolonien et meget stort Helleflynderfiskeri. — Nr. 6. Barkskibet »Ceres«, et af den grønlandske Handels nu udrangerede Skibe i Isen udenfor Kolonien Umanak. — Nr. 7. S/S. »Godthaab« i Storisen.

En Vikings Eventyr i det gamle Ægypten?

Hvorfra fik Cheops' Datter sit røde Haar?

Det ældste Portræt af en rødhaaret Kvinde er for nylig fundet nede i Ægypten, og det er af Prinsesse Hetepheres II, en Datter af selve Cheops, som byggede den store Pyramide.

Hvordan og hvorfor der kom en rødhaaret Kvinde i Cheops Slægt er endnu en Gaade; men den Slags Ting hænder jo — som vi nu ved — ogsaa i Faraonernes Hus. Cheops selv var en mørkladen Mand med ravsort Haar, som alle andre gamle Ægyptere, og i hele Verdenshistorien findes intet Dynasti, der holdt strengere paa at bevare en ublandet Race end de gamle Faraoner. Men — Faraos Datter »fandt« Moses mellem Sivene og Cleopatra kendte Antonius. Der er ingen Tvivl om, at dette røde Haar i Faraonernes blaa Blod, er Udslaget af et spændende romantisk Eventyr, maaske en gribende Tragedie. Og selve det Fakta, at der fandtes en rødhaaret Kvinde i Ægypten paa Cheops's Tid — for 5000 Aar siden — er af den allerstørste antropologiske og race-historiske Betydning.

Det er Dr. George A. Reisner, Lederen af Boston-Harvard Udgravningsekspeditionen i Ægypten, der fandt den rødhaarede Prinsesse. Han har foretaget en Række Udgravninger i Nærheden af Cheops Pyramide, og forrige Aar fandt han det Gravkammer, hvori Cheops's Moder havde været begravet; men Gravkammeret var tomt, rimeligvis plyndret af Gravrovtere for nogle Tusind Aar siden. Nu fandt han for nylig en lille Dør



Billedet tv.: Vægmaleri i Meresankhs Gravkammer ved Cheops Pyramide. De afbillede Personer er den rødhaarede Prinsesse Hetepheres, hendes Datter Meresankh og hendes Datterdatter.

Billedet th.: »Vikings og hans Brud«. Efter Herbert Gandys Maleri. Et analogt Eventyr er den eneste rimelige Forklaring paa den rødhaarede Prinsesse blandt Ægyptens Brunetter.

hendes Raadgiver og andre Honoratiores. Og der var ogsaa et Billede af hendes Moder, Prinsesse Hetepheres II, Kvinden med det røde Haar. Billedet er udført i Farver ligesom de andre Portrætter. Prinsesse Hetepheres' Haar, der er klippet som vort moderne Pagehaar, er afbildet som bølgede — ondulerede — røde og gule Linjer; alle de andre Portræt-

i Klippevæggen, som før var begravet under Sand og løse Sten. Gennem Aabningen kom han ind i en underjordisk Gang, som han ryddede, og Gangen førte ind i et Gravkammer.

Inskriptionerne paa Gravkammerets Vægge godtgjorde, at dette var Prinsesse Meresankhs sidste Hvilested. Meresankh var Cheops's Datterdatter, en højt anset og afholdt Dame ved det ægyptiske Hof i det 31te Aarhundrede før Krist. Da Tut-ankh-amen besteg Ægyptens Trone, havde denne gamle Dame allerede ligget i sin Grav i 1700 Aar.

Inde i dette Gravkammer fandt Dr. Reisner et stort Sæt Vægmalier, hvis Farver endnu var straalende friske. Der var Portrætter af Prinsesse Meresankh og hendes Datter, hendes Mand, hendes Præst,



Reliefmaleri fra et Gravkammer i Thebes. Det forestiller Ceremonierne ved Cheops' Datters Fødsel. Denne Datter var Prinsesse Hetepheres II. Originalen til det nylig fundne Billede af Ægyptens første Blondine.

ter har kulsort Haar. Og hendes Hudfarve er meget lysere end de andres. Der kan ikke være nogen Tvivl om, at Kunstneren, som malede disse Portrætter, har villet pointere, at Prinsessen var blond og havde rødt — maaske gult — Haar. Hun kan ikke have været en mørkladen Dame med sort Haar som de andre Prinsesser. Der var en blond, en rødhaaret Kvinde mellem Faraonernes Brunetter. Men hvordan kom hun dér?

Prinsesse Meresankhs Gravkammer er endnu ikke helt ryddet op, og mange af Inskriptionerne paa Væggene er endnu ikke tydede. Maaske indeholder disse Inskriptioner Svaret paa denne Gaade — og maaske ikke. Men i hvert Fald er dette Billede Verdens ældste Bevis paa Rigtigheden af Anita Loose's Paastand, at Herrerne foretrækker Blondiner.

I alle de mange gamle ægyptiske Billeder og Tekster, der hidtil er bragt for Dagens Lys, findes intet andet Vidnesbyrd om blonde eller rødhaarede Mænd eller Kvinder i det gamle Ægypten. Alle Faraonerne var mørkladne og sorthaarede, og ligesaa var alle deres Frænder og andre Ægyptere med Undtagelse af denne ene rødhaarede Prinsesse. Naturligvis fandtes der andre blonde Mennesker i Verden paa Cheops's Tid, store Stammer af blonde; men de levede langt borte fra Ægypten, oppe i det nordlige Europa. Og man har endnu ikke fundet noget andet Tegn paa, at disse blonde Nordboere gik paa Eventyr langs Nilens Bred for 5000 Aar siden, skønt de Lærde mener, at blonde Voldsmænd gjorde Strandhugst paa Kysterne af det gamle Hellas for over 3000 Aar siden; og det er muligt, at der allerede paa Cheops's Tid fandtes Nybygder med blonde Indvaanere paa Middelhavets Kyster.



Garconneparik for 5000 Aar siden. Cheops' Svigerinde, Prinsesse Nefert.

Kong David i det gamle Testamente var jo »rød«; det vil sige, han var enten rødmosset eller rødhaaret. Og Homer fortæller os, at Kong Menelaos' Haar var »gult«. Men Prinsesse He-

tepheres levede jo 2—3000 Aar før David og Menealos, og det er derfor, at Fundet af hendes Portræt er af saa stor Interesse for Antropologien.

Er man romantisk anlagt, og har man Lyst til at spekulere over, hvordan Cheops's Datter fik sit røde Haar, har man to sandsynlige Muligheder at vælge imellem. Enten har Cheops selv haft en blond Elskerinde, eller ogsaa har hans Moder Dronning Hetepheres I, haft en blond Elsker, der blev Fader til Cheops.

Det gaar med Cheops som med saa mange andre store Mænd — vi kender kun en Del af deres Livs Historie. Saa vidt vi ved, var han ikke født til Tronen. Han havde vistnok en ældre Broder, som døde i en ung Alder; men der er ogsaa noget, der tyder paa, at hans Fader, Kong Sneferu, forandrede sin Mening med Hensyn til Arvefølgen og bestemte, at den unge Cheops skulde regere efter ham. Det er heller ikke udelukket, at Cheops selv stiftede en Sammensværgelse, gjorde Revolution og tog den Trone, der forfatningsmæssigt tilkom hans Broder. Alt hvad vi ved med Bestemthed om Cheops's Barndom og Ungdom, er, at han ikke voksede op ved Hoffet, men blev opfostret et eller andet Sted ude paa Landet. Og saa dukker han pludselig op i Verdenshistorien som Ægypternes Konge.

Maaske rummer Cheops's Ungdom — Aarene før han blev Konge — Svaret paa Spørgsmaalet om Prinsessens gaadefulde røde Haar. Det er hændt baade før og efter Cheops's Tid, at Prinser har giftet sig med Kvinder, der stod udenfor Rangklasserne; og det er hændt, at saadanne Prinser senere kom paa Tronen og blev tvunget af Statshensyn til at skilles fra deres Ungdoms Elskede. Det er ogsaa hændt baade før og efter Cheops's Tid, at en Konge har taget sig en Medhustru.

Inskriptionerne i Meresankhs Gravkammer siger udtrykkeligt, at Prinsesse Hetepheres var en Datter af Cheops; men de siger ikke noget om, at hun var en Dater af hans officielle Hustru.

Den anden Mulighed rykker det blonde Raceanlæg en Generation



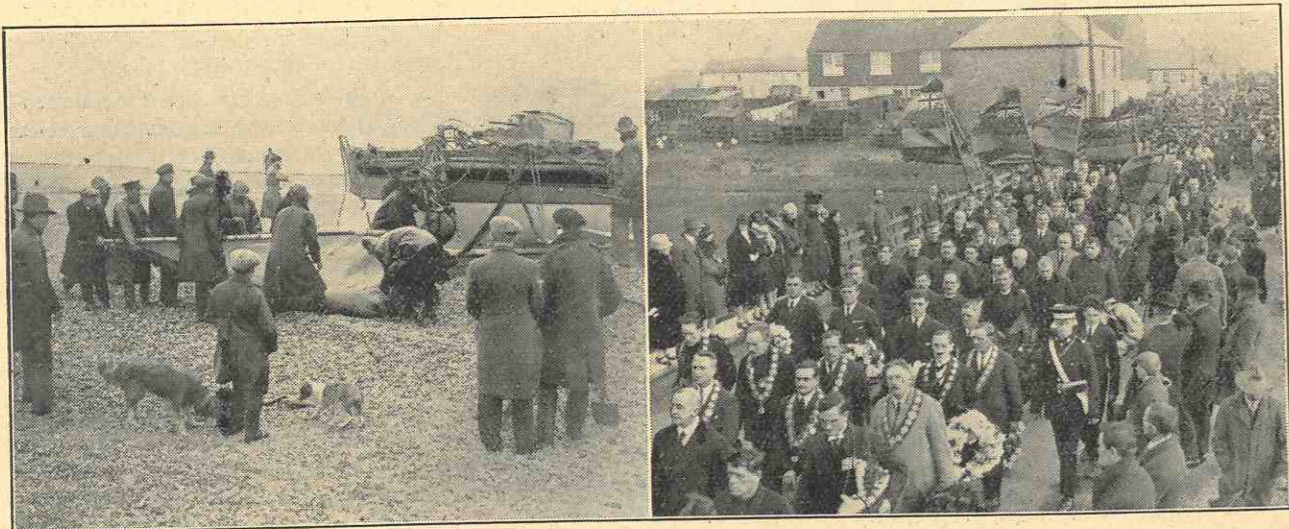
Statuette forestillende Cheops, udført af en samtidig Kunstner



længer tilbage. Det er muligt, at det blonde Race-anlæg overførtes gennem Cheops selv og først udviklede sig synligt i den næste Generation, saaledes som vi ofte ser en Familieejendommelighed springe et Slægtled over og kun manifestere sig i Bedsteforældre og Børnebørn. Maaske var det hans Moder, der oplevede et Eventyr med den blonde Viking. Det var i hvert Fald hendes Gravkammer, Dr. Reisner fandt forrige Aar, og som desværre var tomt. Der er ingen Tvivl om, at Cheops var en Søn af Dronning Hetepheres I; for da Cheops blev Konge,

udnævnte han hende til at være den fornemste Dame i hele Verden. Og man antager, at Kong Sneferu var Cheops's Fader — i hvert Fald var han Hetepheres den Førstes Mand. Men dette Faderskab er maaske kun et artigt Digt, der blev skrevet ned paa Henriens Blade, da Cheops var Farao. Sandsynligvis har det været en Viking, der vandt Hetepheres den Førstes Hjerter og Tro den Gang, hun var en ung Prinsesse. Maaske vi her har Forklaringen paa det røde Haar, der pryder Hetepheres den Andens Billede og giver Videnskabsmænd graa Haar i Hovedet.

Doc Peters.



Et gribende Begravelsestog.

Under den frygtelige Storm, som bl. a. ogsaa hærgede de engelske Kyster, kæntrerede en Redningsbaad fra Rye Harbour med 7 Mands Besætning.

Den frygtelige Ulykke skete under et Forsøg paa at komme en nødstedt tysk Damper til Hjælp.

Alle de modige Mænd blev Dødens Bytte, og vore Billeder viser Redningsbaaden i dens ynkelige Forfatning efter Bjergningen og Heltens Begravelsestog gennem den lille sorgbetyngede By til den Fællesgrav, hvortil de bares af 136 Ligbærere, der alle var Redningsmænd og Veteraner fra Krigen.

Norges Hyldest til Amundsens Minde den 14. f. M. fik et gribende Forløb viden om.

I sin Mindetale sagde Kaptajn Gottwaldt i Oslo bl. a.:

— Han døde med sine Mænd under Udøvelsen af Menneskets højeste Pligt: Hjælp din Næste. Taleren sluttede med følgende Ord:

Over Roald Amundsens Liv og Gerning lyser en Flammeskrift: »For Konge, Fædreland og Flagets Hæder«.

Det maa imidlertid være en stor Trøst i Sorgen, at Redningsmændene gik i Døden under Udførelsen af deres menneskekærlige, men farlige Pligt, til det sidste hævende Rye Redningsstations snart hundreedaarige, stolte Traditioner.

Sin første Redningsbaad fik Rye allerede i 1832, da man betragtede dette Sted som et af de farligste paa Sydkysten. I Aarenes Løb blev Baadmateriellet forbedret, og da der i 1916 skulde anskaffes en ny Baad, valgtes en af Liverpool-Typen, der fik Navnet »Mary Standford«, idet Baaden byggedes for Midlerne fra et Legat til Fordel for Redningsinstitutionen. Baaden var 38 feet lang og 10¾ feet bred og forsynet med 14 Aarer. Det var denne Baad, der kæntrerede.

I de første December-Dage afholdtes en russisk-skandinavisk Sømandskonference i København.

Der mødte Repræsentanter for Sømandene og Søfyrbødernes herværende Forbund og for de tilsvarende Organisationer i Norge, Sverige og Finland. Desuden en Del russiske Udsendinge.

En gensidig Overenskomst blev drøftet, og man besluttede at den skulde have sin Godkendelse af de interesserede Organisationers Medlemmer inden 1. Marts i Aar.



Tilsøs i Firserne.

En Virkelighedsskildring fra de »gode«, gamle Dage. — Genfortalt af Kadetaspiranten.

Vi er altid glade, naar Onkel, den gamle Søulk, falder til Ro og begynder at underholde os med de Historier fra den Tid, han først fo'r til Søs; vi synes alle, det er noget af det hyggeligste, naar vi saadan kan bænke os omkring ved Kakkellovnen og lade Gløderne skinne paa vore Ansigter i den hyggelige Stue, mens Efteraarstormen tuder og Regnen pisker paa Ruden.

Saaledes sad vi en Aften, hvor Onkel maatte holde for med sine Historier. Her er en af dem, og den er altsaa fra Virkeligheden.

»Ja, I taler nu altid om, at det var saa evigt dejligt i de gode, gamle Dage; men I kan tro det var ikke altid saa morsomt at være til. Numstunder kan man ligefrem sige, at det er idyllisk ombord i Sammenligning med, hvad der foregik den Gang i et Sejlskib, ja, jeg kan godt sige for ikke en Menneskealder siden.

Se, det var den 16. September 1886, at jeg skulde prøve for første Gang at mønstre ud som Letmatros. Den Gang stillede man store Fordringer, og Disciplinen var særlig streng ombord; for et godt Ord blev man sat ned i Gage; og meget fik man ikke i Løn den Gang, jeg tror, det var en 40 Kroner eller maaske var det kun 30, jeg husker det ikke saa nøje. Naa, jeg kom op til Forhyringsagent Wulff i Toldbodgade og maatte trække Lød med en anden Ansøger om Pladsen som Letmatros til tremastet Skonnert »Hans« af Marstal, der skulde paa Rejse til Sundsvall, St. Brieux, Charleston og derfra til Bandholm. Det var en Rejse, som ellers plejer at tage et Par Maaneder; men i dette Tilfælde blev det mere end det dobbelte. Naa, uheldigvis faldt Loddet paa mig, og om Eftermiddagen stillede jeg ombord i Færgebaaden, som skulde føre os ud til det paa Yderreden liggende Skib.

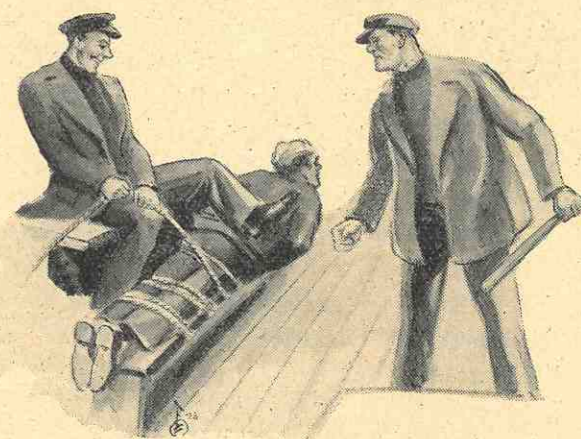
Straks vi kom ombord, maatte Matrosen og ham »mellem Fuld og Let« hen agter og hente Rationerne af Skonnerogger, Sukker, Smør (thi dengang kendte man ikke til Margarine i Skibene) — og Brændevin.

Matrosen hed Hansen, og var hjemmehørende i Vedbæk, »Fuld og Let« ten hed Søren, og var hjemmehørende paa Langeland, medens vi to Letmatros var fra København. Peter var den største af os, og derfor maatte jeg udføre alt Drengearbejdet, skønt det hed sig, at vi skulde

skiftes til det, saasom at holde Lukafet i orden med alt hvad dertil hører.

Kokken var en ældre Fyr, vistnok ogsaa fra København, og han var kommen ombord om Morgen, da han skulde lave Maden færdig, til de nye Folk kom anstigende. Jeg blev beordret til at hente Maden, og da den var bakket op, langede jeg den ned gennem Lukafkappen. »Here you are, boys«, sagde jeg, for at tilkendegive, at jeg havde været tilsøs før, og endogsaa forstod mig paa Engelsk. Naa saa Du kalder os for Boys, Din Hvalp, skreg Matrosen, ja kom Du bare herved, saa skal jeg give Dig Boys. Og de første varme Lussinger knaldede mig om Ørene i Stedet for Mad. Du skal hærdes, sagde Hansen, og det kan kun ske ved »Tæsk«. Og der vankede meget af »Tæsk« paa Rejsen maa I vide.

Da vi laa i Sundsvall og lastede, blev jeg en



Da jeg kom ned blev jeg bundet til Bænken.

Dag beordret til at losse Sejlene, som skulde tørres, da det havde regnet Dagen iforvejen. Raskt skulde det gaa, og jeg skyndte mig, thi den mindste Langsomhed havde til Følge, at der ventede mig en ordentlig Overhaling ved første Lejlighed. Hansen holdt nemlig nøje Regnskab med, hvor mange Fejl, jeg begik, og hver Fejl skulde straffes.

Endelig var der kun Gaffeltopsejlet tilbage, og jeg skyndte mig hen for at losse Faldet. Men uheldigvis havde jeg ikke lagt Mærke til, at Baaden var hejst op deri, og med et Brag faldt Forenden af Baaden ned. Styrmanden, en stor og stærk Tamp fra Holbækkanten, kom farende, og dængede mig til med sine store Knytnæver. Om han holdt op igen, husker jeg ikke; men det maa han vel have gjort, ellers sad jeg vel ikke her.

Mad fik jeg ikke den Dag, og før jeg skulde til Køjs om Aftenen fik jeg mine tiltænkte Klø



fra Hansen; men med den Bemærkning, at »Tæskene« vilde strække sig over 8 Dage. Jeg havde noget at glæde mig til. Hvorledes jeg saa ud i de Dage, kan I ikke gøre Jer nogen Forestilling om.

Baaden blev sendt i Land til Reparation, og i min Afregningsbog blev der skrevet »Reparation af Baaden — 30 Kroner«, som saa blev trukket fra i min Afregning.

Rejsen til Frankrig var lang og uhyggelig med megen Modvind, og da vi efter mange Strabadser var naaet frem til St. Brieux, saa gik Matrosen og Styrmanden i Land om Aftenen, og saa var der til mig, naar de i deres drukne Tilstand kom ombord.

Jeg husker saaledes en Aften Hansen kom ombord efter en bevæget Landgang, at han vækkede mig og spurgte, om jeg havde pudset Knivene, for de saa ikke blanke ud. Jeg undskyldte mig med, at Sandpapiret var saa slidt, saa det ikke duede mere. Ja, kom Du herud, saa skal jeg vise Dig, at det duer meget godt endnu, og dermed halede han mig ud af Køjen og begyndte at file paa min Næse med Resterne af Sandpapiret, saa det tilsidst var et blodigt Kød. Naa, tror Du saa det duer, Din Hvalp. Selvfølgelig fik jeg ingen Søvn den Nat, og der gik lang Tid, før Næsen blev iorden.

Nogen Tid efter var vi efter en meget haard Rejse naaet til Charleston, en lille Plads paa Leithsfjorden.

Det havde været meget daarligt Vejr, og Kaptejnen gik straks i Land for at købe noget ind, og da han atter kom ombord blev det bestemt, at vi skulde have Bøf til Aften. Uh, hvor det lugtede dejligt, da Kokken begyndte at stege Løgene, og der blev givet en ekstra Flaske Brændevin i Anledning af Landgangen. Hansen og Søren gik straks igang med at tømme den ene Flaske, saa de var lige i Stemning til Djævelskab, da jeg langede Maden ned og sagde, at her var dejlig Mad. Naa, saa Din Hvalp bilder Dig ind at Du har Forstand paa Mad, kom Du bare herved, saa skal

vi vise Dig, hvad der er dejlig Mad. Naa, da jeg kom ned, blev jeg bundet til Bænken og Hansen spurgte mig, om jeg kunde lide Bøf, hvilket jeg besvarede bekræftende. Og saa stillede de sig op, en paa hver Side, og nu gik det Slag i Slag paa mine stakkels Kinder, saa de efter et Kvarters Forløb lignede et Par Hængeposer. Selvfølgelig fik jeg ingen Mad og blev først løst, da de død-drukne Mennesker var faldet i Søvn. Det var Peter, der løste mig, og saa kunde jeg begynde at gøre iorden efter »Bakkanalet«.

Hjemturen var dog den værste. En Modstorm tvang os til at holde den gaaende mellem Hanstholm og Lillesand i lang Tid, og da Skibet tilsidst var saa overiset, og vi saa udmattede, anmodedes Kaptejnen om, at gaa ind til Ankers, hvilket han ogsaa indvilgede i; men det var dog kun paa den Betingelse, at vi (Mandskabet) betalte de halve Lodspenge.

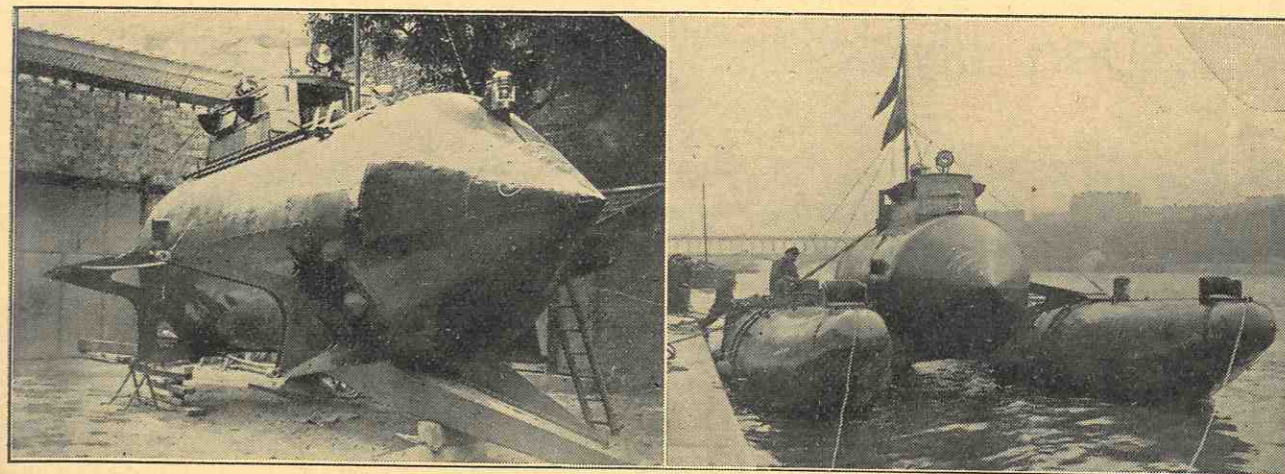
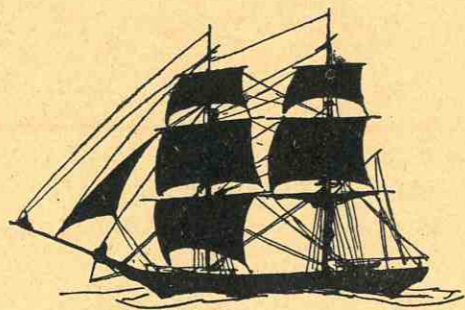
Naa, det gjorde vi gerne; thi vi ejede ikke tør Trevl Tøj. Vi fik Lods ombord og krydsede os ind til Lillesand Red. Jeg havde faaet Plads ved Klyverskøde; men uheldigvis sprang Skødet under en Vending, og selvfølgelig fik jeg Skyld for Uheldet. Da vi var vel til Ankers, skulde jeg have min Straf.

Da det var blevet mørkt, blev jeg klædt af, fik kun Lov til at beholde Benklæderne paa, og saa en Ende om Livet, — og kastet udenbords i den kolde Vinteraften. Hver Gang jeg svømmede hen til Skibssiden for at entre ombord, blev jeg stukket ned med en Baadshage.

Da jeg vaagnede, laa jeg paa Dækket, og man skrubbete og gned mig over hele Kroppen — men ved Siden stod mine Bukser — stivfrosne.

Jeg var glad den Dag, da jeg blev afmønstret, selv om jeg blev fradraget de 30 Kroner i Afregning; bort fra disse forhærdede Mennesker.

Ja, det var i de »gode«, gamle Dage, sluttede Onkel.



Ozean-Flyvebaade.

Opfindelsesevnen er fremme, næsten under Højtryk i vor Tid.

Stadig findes der paa ny Konstruktioner, det væresig i Luften, i Søen eller paa Landjorden. Den ene Rekord sættes efter den anden, stadig er der Mennesker, der arbejder med de mest eventyrlige Problemer for at overgaa hverandre og vinde Hæder og Kapital for deres Anstrengelser. Det første Billede fra venstre viser os et Søfartøj,

som skal kunne passere Atlanterhavet i 48 Timer. Til Foraaret skal Forsøget arrangeres. — Det andet Billede viser os ligeledes en Prøvebaad med fænomenele Evner til at trodse alle Slags Genvordigheder paa Havet uden at formindske Farten, der ogsaa regnes for utrolig hurtig, og Prøven skal bevise Teoriens Holdbarhed, siger Opfinderen, den franske Ingeniør *M. Remy*.

ALLE MAND UDE — ENESTE MAND HJEMME —

Sø-Restaurantør *Uffelmann* fra S/S »Hans Broge« slaar Følge med mig op i »Dansk Hovmesterforening« i Heibergsgade 16.

Vi hilser paa en enig Mand, der sidder bøjet over sit Skrivebord. — Ellers er der ingen i de hyggelige Lokaler, men en mægtig Post, lige afleveret af Postbudet, tyder paa en rigelig Forbindelse med Omverdenen.

— Velkommen, sid ned! lyder det fra Skrivebordet. Det er Hovmester *A. C. Mouritsen*, Foreningens højt betroede Leder, der manøvrerer med de utroligste Sager, der læsses paa hans Skuldre ude- og indefra. — Alt beder man ham ordne, og alt, hvad han formaar, besørger han til alle Menneskers fulde Tilfredshed.

— Er der nogen Arbejdsløse?? — spørger vi.
— Ikke en eneste af vore, de er alle i Aktivitet. Vi har nogle Feriegæster lige i disse Dage, men de skal snart igen paa Farten.

— Hvordan gaar det med Foreningens Byggefond?
— Storartet, svarer Mouritsen, idet han peger paa nogle Pengepostforsendelser. Vore Mærker er ikke glemte til Julen. Standens gamle Medlemmer og Enker kommer nok under vort eget Tag engang. Disse Bestillinger paa Mærker, ser I, mine Venner, det er som Solglimt for vor Begyndelse, det er det første Skridt, der koster —

— Der skal jo ikke saa lidt til, naar der skal rejses et Hus, — siger *Uffelmann* med stærkt Tonefald.

— Nej, det skal der ganske vist ikke, svarer *Mouritsen* smilende. Men Fuglen bygger nu engang ikke Reden større, end den kan strække sine Vinger.

— Det har du ogsaa Ret i, gamle Ven! Lad mig faa ti Mærker, riposterer *Uffelmann* omgaaende.

Det sker, og vi vandrer videre, mens »den eneste Mand hjemme« fortsætter med Arbejdet.

Miav.



Hovmester *A. C. Mouritsen* ved Skrivebordet.

„Den ulykkelige” fra Roklubbens Baadehus.

En Humoreske af Lodsen.

Der gives i Livet visse Øjeblikke, hvor man kan gøre sig skyldig i dumme Streger.

Jeg kan rolig tilstaa, at Tallet paa de Dumheder, jeg har begaaet i mit Liv, ikke er saa forfærdelig stort. Men jeg opgiver ikke Haabet og tror, at de Aar, jeg har tilbage, endnu kan give mig Lejlighed til at indhente det forsømte.

En af mine største Dumheder var den, at jeg en Efteraarsaften i Nærheden af Roklubbens Baadehus halede en Mand op af Vandet.

Han kom fra det med hele Lemmer og en vaad Paaklædning, men jeg fik hverken Redningsmedalje eller Carnegie-Belønning, men derimod en rigtig fuldrigget Lungebetændelse og en grundstødt Portion Gigt, som efter min Læges Udtalelse endnu i en høj Alder vil berede mig alle Slags Kvaler.

Jeg maa uvilkaarlig smile, naar jeg tænker paa min Værtinde i Toldbodgade, der efter Kortenes vise Fingerpeg har bestemt, at jeg vil dø ung. Gigten maa da gøre store Øjne, naar den skal hjemsoge mig paa mine gamle Dage efter at jeg forlængst har ligget tre Alen nærmere Jordens vulkanske Indre.

Men enfin, da jeg var kommen mig efter Lungehistorien, meldte min Værtinde mig, at en Herre allerede tre Gange havde søgt mig og mærkværdigvis hver Gang havde efterladt en Overfrakke i Entréen.

Denne Meddelelse forbausede mig i høj Grad. Gentlemen som saadan rent tilfældig tager Frakker med sig fra en Entré, kan man jo træffe hver Dag, men Herrer, der hænger Entréen fuld af Frakker, hører nu alligevel til Sjældenhederne.

— Og hvilken Besked har han givet Dem?

— Slet ingen. Han lagde nu igen sin Overfrakke paa Stolen og fjernede sig uden at sige et Ord.

— Hør Fru Holst, har De nu ikke lejet Entréen ud til en Marskandiser?

I samme Øjeblik fortrød jeg allerede, at jeg havde sagt dette, thi i Fru Holst poliske Blikke troede jeg

at læse: Nej jeg har endnu ikke udlejet den, men det var jo en glimrende Idé i disse Bolignøds Tider.

Et Par Dage efter, da jeg lige skulde til at gaa ud, meldte Fru Holst mig, at den frakkeefterladende Herre atter var der.

Jeg var selvfølgelig meget nysgerrig efter at lære dette Fænomen at kende.

— Jeg hedder Holger Petersen, sagde den unge Mand, da han kom.

Jeg betragtede ham nærmere.



Jeg betragtede ham nærmere.

— Jeg synes at have set Dem et eller andet Sted før.
— Ja, saaledes forholder det sig rigtignok ogsaa. Men den Gang var mit Ansigt rigtignok under Vandet.

— Det er altsaa Dem, hvis Liv jeg har reddet?
— Ja netop, stammede han og bukkede.

— Sæt Dem, bød jeg. En Borgers smukkeste Pligt er jo at redde et Medmenneskes Liv.

Ved Lysskæret fra Vinduet saa jeg, hvorledes han sad og spejlede sig i de fedtede glinsende Benklæders Knæpartier. Heraf sluttede jeg, at han nok havde mange Frakker, men kun faa Benklæder.

— Hvordan har De Dem forresten ad med at bade derude den Aften?

— Tro endelig ikke, at det var af Livslede jeg saadan gled ud i det. Ork nej, det var rent tilfældigt. Jeg skylder Dem udsigelig Tak gode Herre. Som fortvivlet Selvmordskandidat vilde jeg jo have taget Dem det ilde op. Nej, De frelste et Liv, som jeg meget nødtigt vil miste. Jeg er uendelig glad derved, thi siden den Dag gaar min Forretning saa udmærket.

— De er Skrædder?

— Hvoraf slutter De det?

— Deraf at De stadig bringer mig Overfrakker.

— Forhaabentlig tager De mig det ikke ilde op.

Jeg gør det for at vise Dem min Taknemmelighed.

— De vil altsaa forære mig de Frakker?

— Ja, hvis De tillader det.

— De er jo en fattig Mand...

— Frakkerne koster mig intet. Jeg driver min Forretning med en saadan Dygtighed, at Frakkerne her kun udgør en ringe Del af mit Nettoudbytte.

— Men hvad skal jeg dog med alle de Frakker, naar De endda bragte mig Benklæder eller Jakker, Veste.

— Benklæder, stammede Hr. Petersen, det er ganske udelukket.

— Forstaa mig rigtigt, min gode Mand. Hvis jeg med Fare for mit eget Liv havde reddet en eller anden Hel-, Halv- eller Trekvart-Millionær i afmægtig Tilstand og stærkt forbrændt ud fra et brændende Hus, og han saa skænkede mig en lille Damper eller en Villa paa Strandvejen, kunde jeg ikke have noget derimod. Men De er derimod en fattig Marskandiser. Tag nu Deres Frakker med tilbage.

— Nej aldrig paa Vilkaar, udbrød han næsten grædefærdig. Og saa gik han.

Paa denne Tid hændte der mig iøvrigt noget mærkeligt. Jeg var selv i Besiddelse af en Overfrakke, der var vidunderlig. Den var graa. Dens Farve var dog ikke som graat Skæg eller som Aftendæmringen, den havde hin imponante graa Farve som man finder hos Sandet i den libyske Ørken, naar det hvirvles op af Samumen og formørker Horisonten. Og saa var



Hr. Petersen, som jeg trak op ved Roklubbens Baadehus —

den kølig om Sommeren og varm om Vinteren. Min Skrædder betegnede den som et Mesterstykke jeg kunde præsentere i alle Havne jeg gjorde Landgang.

Man vil derfor forstaa, at jeg passede godt paa den. Og dog blev den stjaalen fra mig.

Jeg var nemlig gaaet ind paa en Strøgcafé, hvor Musikken spillede: »Flyv Fugl, flyv over o.s.v.», den Sang holder jeg saa meget af. Jeg falder da hen i søde Drømmerier, der varer indtil Musikken holder op. Saa betalte jeg mit Øl og vilde gaa.

Det konstateredes imidlertid nu, at min berømte Frakke var fløjet fra mig og endda i Selskab med et vildtfremmed Mandfolk. Den fremmede Ubekendte havde ikke engang hængt sin egen istedet. Det var altsaa ikke nogen Fejltagelse, det var Tyveri.

Den følgende Dag skete noget endnu mere højst besynderligt.

Hr. Petersen meldte mig, at han nu havde bragt en Overfrakke, der var lidt af en Drøm, saa dejlig var den. Han vilde nu tage alle de andre Frakker med sig. Kun denne ene maatte jeg beholde, da den sikkert vilde kunne opveje den Taknemmelighed, han skyldte mig.

Efter denne oratoriske Indledning gik han ud i Entréen og kom tilbage med — min egen Overfrakke, det berømte Mesterstykke.

Af Glæde trykkede jeg hans Haand saa kraftigt, saa at han faldt paa Knæ. Og i næste Øjeblik raabte jeg rasende:

— De er en gemen Forbryder, en udlært Frakketyv! Den Elendige vred sig som en Orm, og blev endnu mere nedslaaet, da han udbrød:

— Ja, De har Ret, saaledes forholder det sig!

Hr. Petersen, som jeg havde trukket op ved Roklubbens Baadehus, var oprindelig Kontorist, men kunde paa Grund af, at han alt fra Barndommen ligesom havde haft Lim paa Fingrene ikke faa nogen fast Plads ret længe ad Gangen, det siger sig selv. Tilsidst var han sunken saa dybt, at han var bleven en Frakketyv, og hvad skal en stakkels Frakketyv gøre, naar han vil udtrykke sin Taknemmelighed. Han maa og kan ikke andet end stjæle Frakker til den Mand, der har reddet hans Liv.

— Gode Herre, sluttede han, har De nogensinde set en kold, fugtig, mørk og slimet Kælder, i hvilken der trivedes pragtfulde Blomster?

— Nej!

— Nu vel, gode Herre, mit Hjerte er en saadan Kælder, i hvilken Taknemmelighedens Blomst staar i fuldt Flor....

— Det er mere end tilstrækkeligt. Nu giver jeg Dem otte Dage at løbe paa, for at De uden Ubehageligheder kan forlade København og se at komme over til Bolschevikerne. Efter de otte Dage melder jeg Sagen....

Paa den Maade eksporterede jeg en Frakketyv til Rusland.

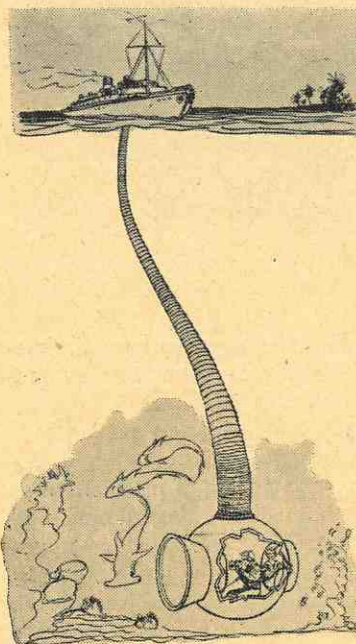
Lodsen.

Underbundsstudier mellem menneskeædende Hajer.

Videnskabsmænd fra Zoologisk Museum i United States studerer den
pragfulde Haabund ved Hjælp af Underbunds-Tuben.

En straalende skøn Morgen damper et lille Skib ind i en vestindisk Korallagune og kaster Anker. Fra Skibets Køl sænker en stor svingende og bøjelig Tube sig langsomt ned gennem det krystalgrønne Vand. Paa Enden af dette slangeagtige Rør findes en rund Jernbeholder, saa stor som et almindeligt Kammer.

Inde i Beholderen sidder tre Mænd omkring et Arbejdsbord. De har det varmt og tørt. De stirrer gennem det store Vindu og søger at skælne og



Undervandskamret eller
»Bjælden«
med »Glasøjet« paa
Havbunden
med Expeditionens
Medlemmer.

genkende de forskellige dunkle Skikkelser, der flyder eller jager forbi derude i Vandet.

Pludseligt er hele det undersøiske Panorama badet i et Lyshav. Mændene er blændet af Undersøbsbuskadsets straalende Farvepragt, af Lysets Brydning i de regnbuefarvede Skæl af de forbi-svømmende Fisk. Et Levende-Billedkamera bliver sat i Gang. Farvekridt og Skitsebøger og Journaler bliver lagt paa Bordet. Det er Eventyrere der nedskriver og illustrerer deres Oplevelser.

Saaledes har amerikanske Videnskabsmænd opfundet og udnyttet en ny Adgang til de fantastiske Riger paa Havets Bund. De har vandret i Koral-Alléerne mellem Søvfister, Søfjer og Hav-

bundens andre Eventyr dyr. De har leget med Moræner, Baracuder og andre mærkelige Skabninger. De har været Øjenvidner til Menneskeæderhajernes blodige Slagsmaal; og undertiden har de selv deltaget i disse vilde Kampe med deres langbladede Knive.

Disse Videnskabsmænd er nu vendt tilbage til New York med et rigt Bytte, der pryder den store Hal for Oceanliv i American Museum of Natural History. Dr. Roy W. Miner, som var Expeditionens Leder, har tegnet en Mængde Skitser fra Havbunden; Chris E. Olsen har modelleret mange af Dyrene i Ler og Herman Mueller har udført mange glimrende Modeller i farvet Glas. Alt dette skønne Materiale bliver brugt til at konstruere en nøjagtig Gengivelse af Korallrevet i Mangrovebugten paa Androsøen, en af Bahamaøerne, hvor Expeditionen tilbragte den største Del af Sommeren paa Havbunden.

Det skønne og rige Udbytte, Expeditionen høstede, skyldes i første Række den geniale Undervandstube, som bragte Medlemmerne i god Behold gennem de underskønne Egne paa Havets Bund.

Opfinderen af denne Tube er Kaptejn I. H. Williamson fra Norfolk, Virginia, som har tilbragt det meste af sit Liv med at fuldkommengøre den. Hans Søn er I. Ernest Williamson, som i de senere Aar har optaget saa mange fængslende Films af Havets Dyreliv fra »Williamsonstuben«. Han ledsagede Museumsekspeditionen som dens Undervandsingeniør.

Selve Williamsonstuben er fremstillet af et meget stærkt, bøjeligt og vandtæt Klæde, der er trukket over og syet fast til en Række svære Jernringe. Den kan foldes sammen og skydes ud som Bælgen paa et Fotografiapparat. Jernringene støtter og stiver Tuben og anvendes desuden som Trin for Op- og Nedstigningen. Tuben munder forneden ud i det kugleformede Kammer med det store »Glasøje«. Glasøjet er »stilket«, idet Vinduet er anbragt i en tragtførmig Udbygning, og »Stilken« kan bevæges og indstilles i forskellige Retninger.

Tuden er bygget i adskillige Afdelinger og kan derfor sænkes til forskellige Dybder, saa dybt som Tuben kan modstaa Vandtrykket. Ved større Dybder erstattes det bøjelige Klædesmateriale med Afdelinger af stive Metalhylstre ligesom Af-snittene af en Kikkert. Williamson paastaar, at han eventuelt vil blive i Stand til at sænke sin Tube til en Dybde af 500 Fod, skønt noget saadant endnu ikke har været realiseret, Gennemsnitsdybden af Ekspeditionens Undersøgelser i Sommer var 35 Fod.

Et stort og stærkt Søgelys nedsænkes fra Skibets Dæk, til det er umiddelbart over Undervandskammerets Glasøje. Stærke Dynamoer ombord forsyner Lysstrømmen. Derved bliver et stort Rumfang nær Havets Bund meget stærkt oplyst, og Fisk og andre Havdyr tiltrækkes af Lyset og svømmer indenfor Fotografiapparatets Rækkevidde.

»Det var en storslaet Sport,« sagde Mr. Williamson, da han beskrev sine første Forsøg med Tuben. »Jeg var saa interesseret, at jeg ofte glemte, hvor længe jeg var dernede. Man kan baade spise og ryge dernede uden nogen Gene. Først filmede jeg Krabber og Hummere; men snart var jeg istand til at optage min Broder, naar han svømmede forbi Glasøjet.«

Men de første Forsøg var intet i Sammenligning med de Æventyr, Williamson oplevede i Troperne, i Lagunernes klare, men hajbefængte Vande. Det er Hajerne, der sætter den rigtige Kulør paa Undervandslivet der. Sidste Aar foretog Ernest Williamson en Rejse til Vestindien med sin Undervandstube, og her arrangerede han en Hajforestilling. Han engagerede en af de Indfødte til at udkæmpe en rigtig Kamp paa Liv og Død med en Menneskeæderhaj.

En død Hest blev smidt overbord og fortøjet i Nærheden af Skibet, mens Williamson holdt sit Filmskamera parat nede i Undervandskamret — eller »Bjælden«, som han kalder det med et kort Navn. Snart kom et langt graat Legeme skydende gennem Vandet som en Torpedo og foer løs paa Maddingen. Omtrent samtidigt kom en anden Haj jagende fra den modsatte Side. Den første Høj dykkede med Lynets Hast og vred et stort Stykke Kød ud af Dyrets Laar, hvorpaa den pilede bort. Den anden Haj tog sig ikke noget af Maddingen, men forfulgte den første og indhentede den. Der opstod nu en forfærdelig Kamp mellem de to Hajer om den store Mundfuld, hvori den første blev slemt medtaget og svømmede bort efter at have givet Slip paa Bid-

Nu svømmede den anden Haj tilbage til Hestekroppen. Dette var Signalet for den indfødte Negerdreng til at springe overbord; han holdt den lange blanke Kniv mellem Tænderne, da han dykkede. Hajen saa ham og styrtede løs paa ham; men Drengen var hurtig i Vendingen. Med en Vridning af Legemet undgik han Hajens forfærdelige Dobbelttrække af lange Savtænder. Han greb et fast Tag i en af Hajens store Brystfinner og jog Kniven ind i Dyrets Side lige til Hæftet. Vandet blev rødt og plumret. Negerdrengen havde ramt Hajen i Hjertet, og Bæstet vred sig nu i Dødskampen.

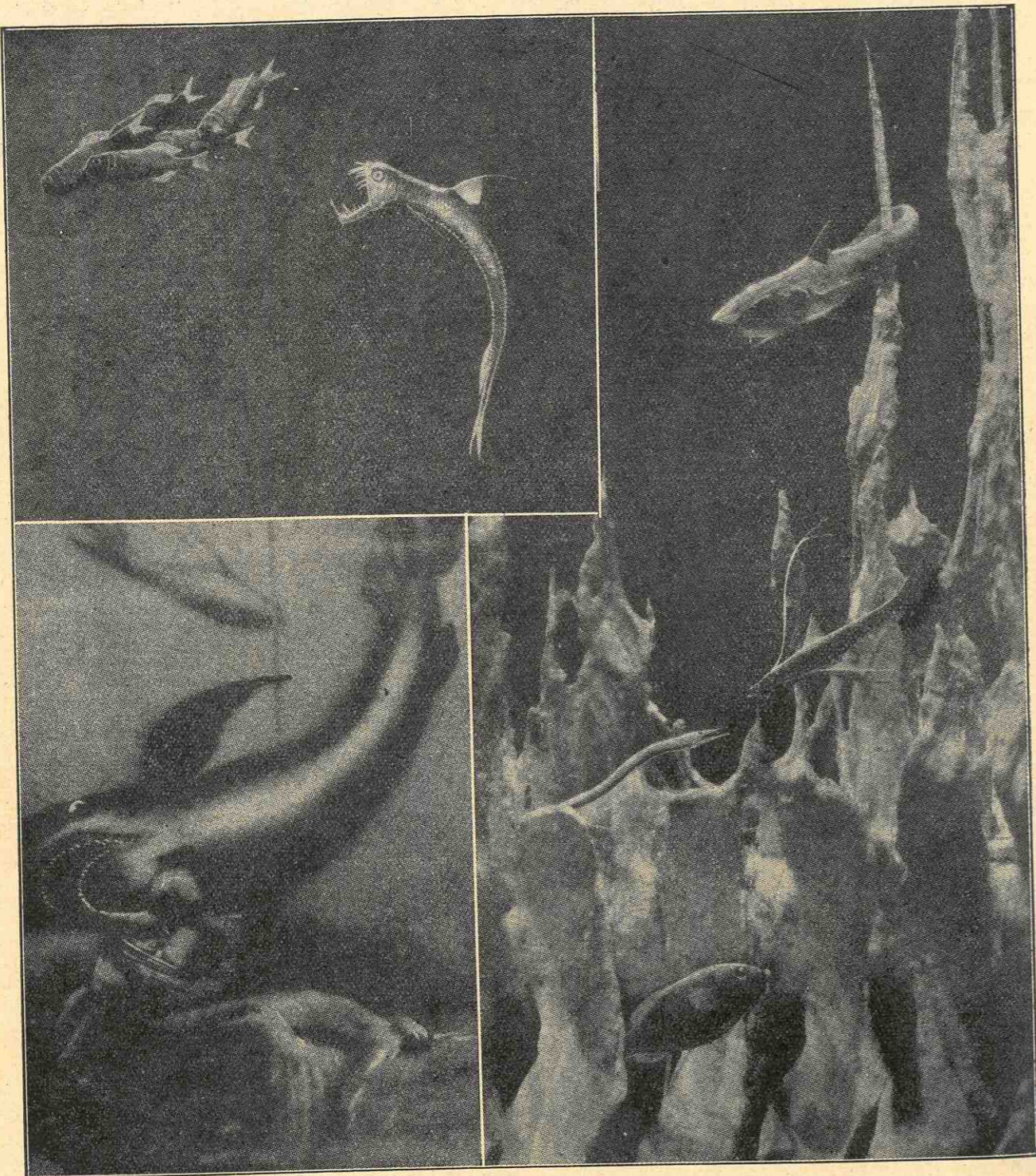
Williamson selv har haft sin egen personlige Oplevelse med en Haj. Han er vistnok den eneste nulevende, hvide Mand, der har vundet en Tvekamp med en Haj i dennes Element. Han har studeret Hajernes Vaner og Levevis indgaaende og kan fortælle mange interessante Ting om dem.

»Hajerne er i Reglen ikke Aadselædere, som man før har antaget dem for at være. De spiller ikke den samme Rolle i Havet som Aadselgribbene i Ørknen og de halvville Hunde i Konstantinopel.

»Vi havde faaet det Raad, at vi skulde bruge raadne Dyrekroppe som Madding for Hajerne, naar vi vilde filme dem fra Bjælden. Og det gjorde vi; men Hajerne kom ikke. Men saa forsøgte vi med en nyslaget Kalv paa Krogen, og denne Madding tiltrak Bæsterne, saa vi kunde studere dem paa nært Hold.

En halv Time efter, at Maddingen var anbragt, og vi havde indtaget vore Stillinger bag Glasøjet, kom den første Haj. Det var en stor Tamp, en 25 til 30 Fod i Længden. Den svømmede tæt hen til Glasøjet og gav os en udmærket Lejlighed til at iagttage den paa nært Hold i dens eget Element. Dens store kolde og graa Øjne rullede i deres Huler ligesom Menneskeøjne — og saadan ser alle Hajøjne ud, naar man ser dem i Dybet. Det var et ondt og graadigt Glimt bag den kølige Stirren, hvormed den betragtede Maddingen. Det gav os en underlig Fornemmelse at se den saaledes.

»Denne Haj blev ved med at svømme rundt om Kalven, men den forsøgte ikke at tage en Bid. Efter en 10 til 15 Minutters Forløb svømmede den bort, og vi begyndte at tænke, at vor Dags Arbejde var omsonst. Men efter en kort Tids Forløb kom den tilbage, og denne Gang havde den en anden Haj med sig. Begge de to store Bæster kredsede langsomt og yderst forsigtigt rundt om Maddingen, men uden at smage paa den. Saa



Øverst tv.: Snap-shot fra Havets Dyb II: Den lysende Dragefisk paa Spring efter sit Bytte. — Til højre: Snap-shot fra Havets Dyb I: Skelettet af en Hval, mellem hvis mægtige Knogler de mærkelige Fisk ser ud som Spøgelse blandt fantastiske Ruiner. — Nederst tv.: Illustration til Jules Vernes »Tyve Tusind Mil under Havet«. Williamson vil snart kunne fremvise virkelige Films af saadanne Sener, optagne i hans Undervandskammer, »Bjældens«.

forsvandt de begge to og kom snart tilbage med et Par af deres Kammerater. Disse Manøvrer blev gentaget adskillige Gange, indtil der tilsidst var en hel Flok Hajer paa mere end 30 Stykker, som betragtede baade Maddingen og vor Undervandstube med stor Interesse. Der var nu gaaet mere

end seks Timer, siden den første Haj havde indfundet sig paa Scenen, da pludseligt en af Flokken fløj løs paa Kalven.

I samme Nu deltog hele Flokken i den vildeste og bitreste Kamp, jeg nogensinde har overværet. Alle disse Bæster af Kæmpeskis syntes at faa



Berserkerangang samtidigt. For de indskrænkede sig ikke til at angribe Maddingen. De foer løs paa hinanden i et blindt Raseri og bed hinanden fuldstændigt vildt. Naar en af dem blev skambidt, kastede de andre sig over den og fortærede den. Dette blodige Slagsmaal varede, til den sidste Bid af Maddingen var opsnappet. Det vilde have været aldeles umuligt for noget Menneske at klare sig i den gale Hob, ligegyldigt hvor behændig han var med sin Kniv; han vilde være revet i Trævler i Løbet af nogle faa Sekunder.«

Mindesmærket for 12,000 Sømænd — Officerer og Menige — der faldt i Verdenskrigen, blev fornylig afsløret i London af Dronning Mary.

Mindesmærket, der staar bagved Tower, bærer alle Navnene paa de dræbte Søfolk.

Williamson arbejder nu paa at forbedre sin Tube og gøre den baade større og længere og stærkere. Næste Aar agter han at undersøge de dybere Vande i Vestindien. For paa Havbunden af dette Strøg ligger der utallige havarede Skibe, hvis kostbare Ladninger lover Finderen en stor Ducør for hans Arbejde og Udgifter.

Og her findes maaske ogsaa de mythiske »sunkne Byer« af det ældgamle Yucatan, hvis Rigdom ikke kan estimeres, hvis Skatte ikke kan opvejes af nogen By i Verden den Dag idag.

Murer Funchs Enke i Svaneke fik forleden den sørgelige Tidende fra D/S »Orion«, at hendes 30 Aar gamle Søn, Matros Albert Funch under et Ophold i en finsk Havn med en af Selskabets Skibe er dræbt ved et Ulykkestilfælde.

Ogsaa en smuk Redningsdaad.



De 11 reddede Normænd paa »N. C. Monberg«s Dæk. I Ovalen til højre: »N. C. Monberg«s Fører, Kaptajn C. Larsen.

Det danske Kulkompagni's Damper »N. C. Monberg«s Besætning, som fornylig i Østersøen under et frygteligt Uvejr optog den norske Damper »Oplandet«s Besætning, har nu modtaget en

Den gamle Kaptajn fortæller. En Teateraften i Bordeaux.

Jeg havde faaet en 2. Styrmand ombord, som var noget for sig selv. Han var ikke saa ganske almindelig, som de fleste unge Søfolk plejer at være — Gudbevares, han passede sit Arbejde mønsterværdigt, men det var saadan almindelig menneskeligt betragtet, at han forekom mig noget aparte.

Oho, tænkte jeg, ham maa Du se at faa Tag i; jeg har nemlig altid interesseret mig stærkt for at vide klar Besked om, hvem jeg sejlede sammen med.

— Hør, siger jeg til ham et Par Timer før vor Ankomst til Bordeaux, i Aften har jeg Lyst at gaa i Teatret, gaar De med?

Han stirrer paa mig med sine store blaa godmodige Øjne og svarer lidt forundret?

— Ja, Tak, Hr. Kaptajn, det vil jeg gerne, og tilføjer meget videbegærligt: Hvad skal vi se for noget?

— Det maa De ikke saa gerne spørge mig om, svarer jeg uvilkaarligt, idet jeg slutter med, at jeg jo ikke kan vide, hvad man opfører i den gode Stad, vi skal ind til. Men, siger jeg, det skal være noget med Musik i, for det kan man da altid faa lidt Fornøjelse ud af.

Styrmanden synes meget tilfreds med den Oplysning, og saa var den Kontrakt sluttet.

Efter vi havde klaret det vigtigste efter Ankomsten til Bordeaux, siger jeg saa til vor kære gamle Landsmand dernede, alle Søfolks Faktum, *Jens Skarbæk*.

— Hør, siger jeg, Skarbæk, sørg for at vi faar to Billetter til et Teater, hvor der opføres et godt Stykke med Sang og Musik i, som 2. Styrmand og jeg kan faa Glæde af i Aften.

— Javel, siger Skarbæk, de spiller saamæn den herlige Opera »Carmen«. Kan den passe Hr. Kaptajn?

— Storartet, svarer jeg, og beder ham sikre mig 2 gode Pladser.

Et Par Timer efter har jeg Billetterne og Programmet.

Noget senere siger jeg saa til 2. Styrmand, at han skal være klar til Landgangen, naar Vognen kommer, for vi skal naturligvis køres til Appolotemplet. — Vi skal høre »Carmen« i aften, tilføjer jeg glædestraalende.

— Carmen, udbryder han forundringsfuld. Og jeg synes som om han faar et underligt sørgmodigt Udtryk i hans ellers svært godmodige Ansigt.

Naa, vi kommer ind i den prægtige Teaterbygning, hører den herlige Opera, som jeg nyder med alle Tegn paa Velvære, og tror selvfølgelig ogsaa, at min Gæst har det ligesaadan; men jeg blev unægtelig skuffet i allerhøjeste Grad. 2. Styrmand mælede ikke et Ord i Mellemakten, og gav ikke en eneste Gang sit Bifald tilkende, hverken under eller efter Forestillingen.

Det er dog en værre Træmand, tænkte jeg, men jeg var nu i saa godt Humør, at jeg regnede ham som et nødvendigt Onde, jeg havde faaet med for første og sidste Gang.

— Hør, siger jeg til ham, da vi er kommen ud paa Gaden, vi kan gaa her over i Rue Lafayette, der plejer jeg at slutte en Teateraften ved et godt Glas Vin. Det er en meget levende Restaurant, jeg kender fra mine Besøg her.

Han fulgte tavs og indesluttet med.

Vi fik Pladser i et Hjørne, hvorfra vi havde et glimrende Vue over Gæsterne og hvor vi fik de dæmpede Toner fra det længst borte i Salen placerede Orkester. Jeg bestilte Vinen, fin Pomard og Corporal Cigaretter, nød Tilværelsen med Velbehag og glemte næsten helt Styrmandens Nærværelse, indtil han pludselig udbrød:

— Ved De, Kaptajn, hvad jeg sidder og tænker paa?

— Nej, sagde jeg overrasket over, at han overhovedet kunde sige noget.

— Jo, siger han saa, denne her Forestilling med

Toreadoren, denne Forherligelse af saadanne Forbrydere.

— Hvad'bar, afbryder jeg lidt desorienteret og skænker ny Vin i Glassene.

— Har De overværet en Tyrefægtning, fortsatte han.

— Nej, mærkværdigvis ikke, men det er da ikke andet end Sport, mener jeg. Saa det der med »Forbrydere« kan der vel være delte Meninger om.

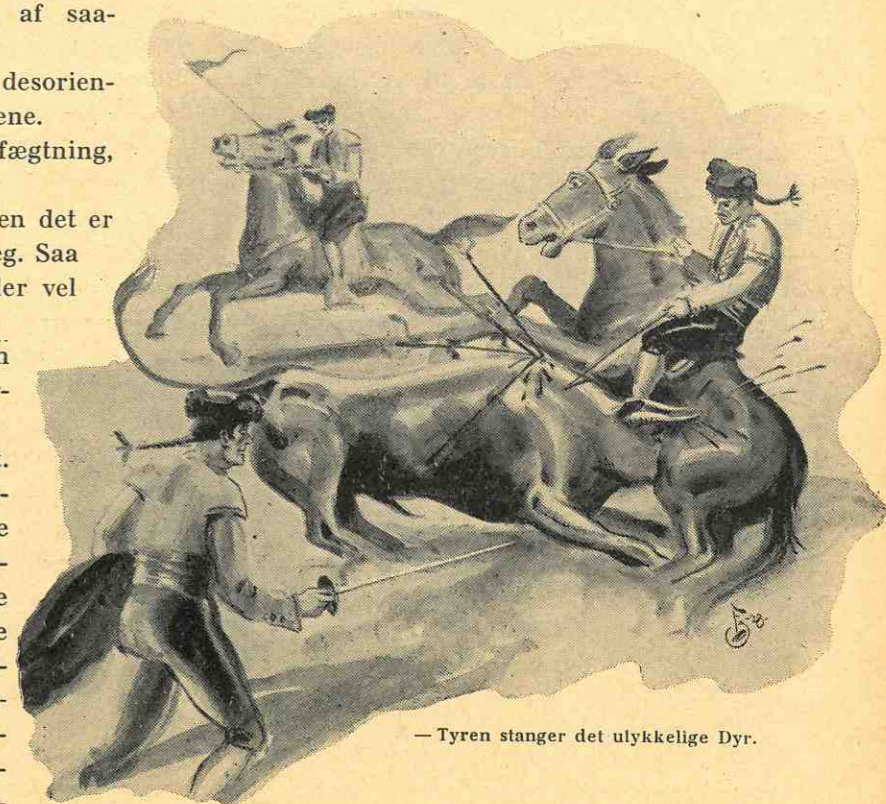
— Absolut ikke, hvis Kaptajnen havde overværet — et saadant Dyrplageri, vilde De give mig Ret.

Maaske, svarede jeg tankeløst. Spørgsmaalet interesserede mig ikke saa meget som det mærkelige pludselig at blive Vidne til Styrmandens Forvandling fra at være umælende til overhovedet at aabne Munden. Han fortsatte mere og mere ildfuldt: — Jeg har set det Dyrplageri i Tampico. Der var naturligvis fuldt Hus i det vældige Amfiteater omkring Arenaen. I Logerne sad Byens fornemste Familier. Damerne var straalende skønne med Sminke og Pudder. Herrene var fuldendte Dandies. Børn var der ogsaa, og de nød ligeledes alle Enkeltheder: fy, hvor var det ækelt!

Naa, videre, altsaa paa de billige Pladser sad man tætpakkede i ivrige Diskussioner om Udsigterne. Man indgik Væddemaal. Nu og da gik der som en Strøm af Entusiasme gennem hele Massen. En berømt Toreador viste sig ved Indgangen. I samme Øjeblik viftedes der med Huer og Hatte, Lommetørklæder og Kikkerter, da jublede mange tusinde Struber. Musikken istemte Fanfare. Og over det hele glødede den bagende Sol, som fik Sveden frem i de brune Ansigter og Sandet inde i Arenaen til at glitre, saa det formelig sved i Øjnene.

Og saa udviklede Skuespillet sig efterhaanden til det blodigste Dyrplageri. Det var kraftige Picadorer, og hvad de nu hedder alle disse Aktører, som ophidser og plager Tyren til Raseri inden den drives imod Toreadoren og hans skarpe Klinge, der skal gennembore Hjertet paa det modige Dyr.

Det blodtørstige Publikum skreg og skraalede, sprang op paa Bænkene, bandte og stampede paa Brædderne, lo og græd. Og saa Hestene, de stakkels arme dødsdømte Dyr, som Tyrens Horn flæn-



— Tyren stanger det ulykkelige Dyr.

gede i; jeg glemmer dem ikke — det var det mest djævelske Dyrplageri, man i sin vildeste Fantasi kunne udmale sig.

Styrmanden var nu som forvandlet fra en rolig og behersket Jyde til en ilter, fyrig Sydbo, hvis Skildring virkelig fangede min Interesse i saa høj Grad, at jeg bare lod ham fortsætte.

— Tænk Dem, næsten skreg han, de stakkels afmagrede Heste, som slippes ind til Tyren. Tænk Dem disse udtjente Arbejdsdyr i Arenaen med et Bind for Øjnene. Paa Ryggen sidder en fed velnæret Djævel til Menneske. Med skarpe Hug, med Sporene driver han sin ængstelige, skælvende Hest frem mod den rasende Tyr. Brølende af Smerte over de af Bødlernes Pigge frembragte Saar, styrter Tyren fremad til Angreb. Den borer sine lange skarpe Horn dybt i Hestens Bringe, ligefrem løfter dens Forkrop, medens andre afleder Tyrens Opmærksomhed fra den saarede Hest. For anden Gang drives det bloddryppende Dyr frem imod Tyren, efter at Rytteren atter er kommen i Sadelen og med Pisk og Sporer har tvunget Hesten frem. Saa træffer Hornene Hestens Bug, som flænges. Dyret styrter omkuld, og Rytteren garderer sig; Hesten gør forgæves Forsøg paa at rejse sig, medens dens Indvolde rutscher ud og farver Sandet mørkerødt. Efter vanvittige Smerter og grufulde Lidelser udaander



omsider det ulykkelige Dyr under Mængdens Hujen, Skrigen, Trampen, Skraaalen og Raab efter nye Heste — flere Heste til samme Tortur, om og om igen.

Paa den Façon led 7 Heste Martyr døden, før Mængdens grusomme Lyst efter at se Blod og Død nogenlunde var tilfredsstillet.

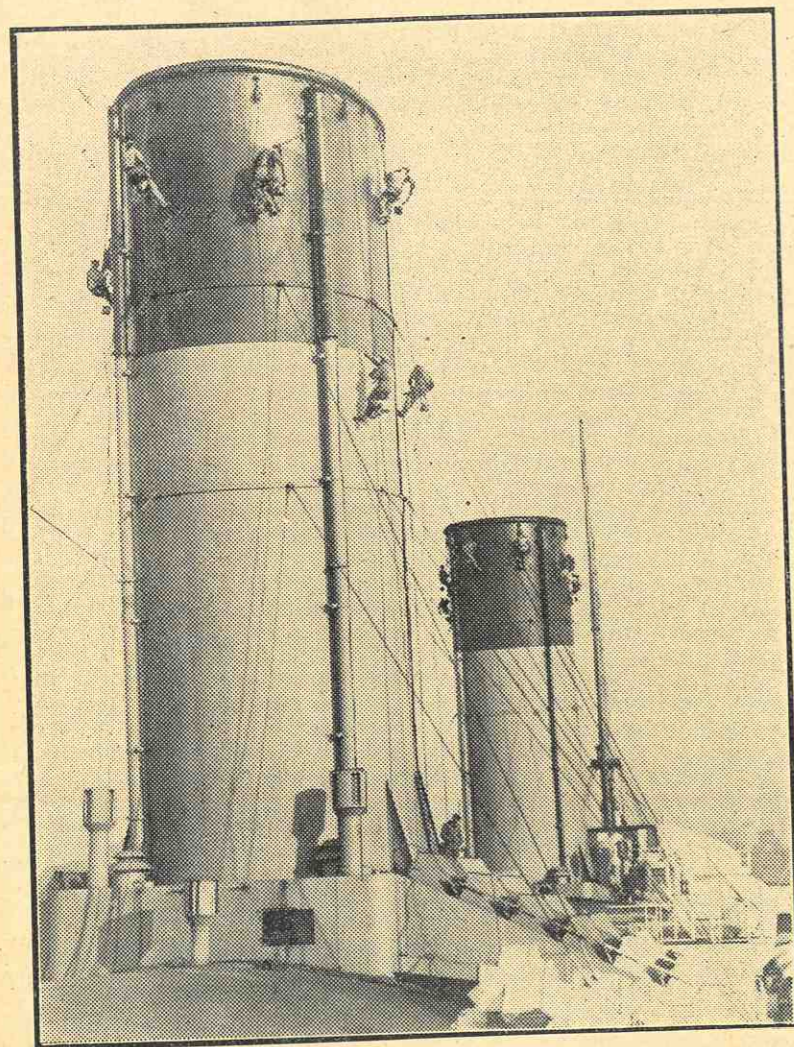
Jeg vilde ud af dette Helvede, men Mængden stod mig hindrende i Vejen, jeg skælvede af Raseri; tro mig, jeg kunde have kvalt disse Dyrplagere dernede mellem mine Næver. Jeg kunde have sparket dem i deres Fjæs med mine Søstøvler. Trods min Afsky for at se mere nødsagedes jeg alligevel til at overvære Slutkampen. Jeg saa Tyren med sine Pile i — og omkring Nakkepartiet, indtil endelig dens Hjerte gennemboredes med en skarp Klinge ført af Toreadorens sikre Haand. I Sammenligning med Hestens Pinsler var Tyrens Død let. Det, som oprørte mig saa grusomt, var Hestenes Lidelser. At noget saadant kan foregaa i vore Dage, er vel ogsaa utænkeligt. De Menne-

sker, som kan overbevise Spanierne om det nedværdigende i at give den Slags Rædselsscener for Folket, har ikke levet forgæves.

Og nu forstaar maaske Kaptajnen bedre min mærkelige Tilstedeværelse i Teatret i Aften. De tænkte vist, at jeg hørte »Carmen«, men jeg forsikrer Dem, at jeg istedetfor var til Tyrefægtning i Tampico.

Dermed sluttede 2. Styrmand sin Skildring, og han tilføjede lakonisk, forinden han tømte sit Glas til Bunden: — Det siger jeg Dem, Hr. Kaptajn, at selv om De eller selve Rederiet beordrer mig til at gaa med, saa sætter jeg ikke mere mine Ben ind paa et Sted, hvor de opfører »Carmen«.

Min Billet var ikke givet saa galt ud endda, thi fra den Aften havde jeg lært en rigtig brav ung Mand at kende, hvis Venskab jeg sætter stor Pris paa. Han fører nu et af vore største Skibe, som jeg har en ganske lille Andel i.



5/8, Maiestaet" under Maling.

De mægtige Kæmpe-Skorstene paa Lineren »Maiestaet« faar sine aarlige tilbagevendende Nylakeringer. Man bemærker paa Billedet, hvor smaa »Malerne« tager sig ud i Forhold til de gigantiske Dimensioner, Skorstenene indehaver.

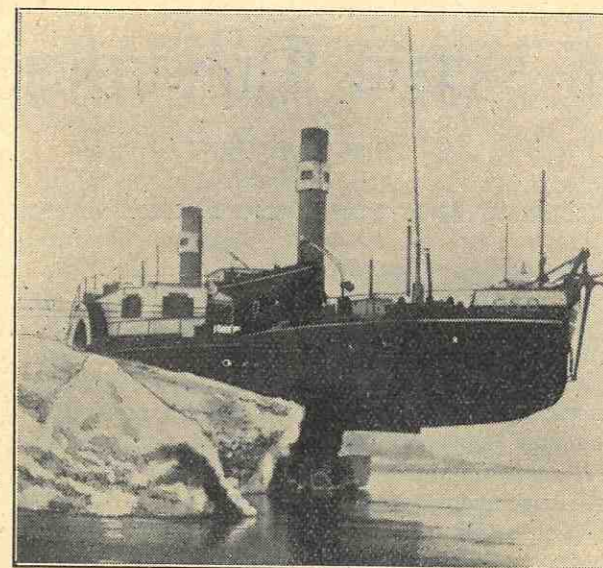


Af nedenstaaende Billede faar man atter et Bevis paa, hvor lunefuld Skæbningen kan være — ogsaa mod »Skibe«. — Det ene Billede viser et af Nutidens fuldt ud sødygtige Fartøjer, som slet ikke har tragtet efter at komme i Dok, ovenikøbet uden at blive repareret, idet den tværtimod tager Skade af det ufrivillige Ophold i Naturens Is-Dok.

Det er en Amerikaner, Hjuldamperen »Salzava«, der gaar i Rute fra Budapest til Pressburg i U. S. A., som frøs fast i Isen og af denne blev løftet op, som Billedet viser os. I samfulde 18 Døgn forblev den siddende fast, indtil den endelig blev bragt flot i sit Element igen.

Det andet Billede er af vor gamle hæderkro-

EKSTREMER



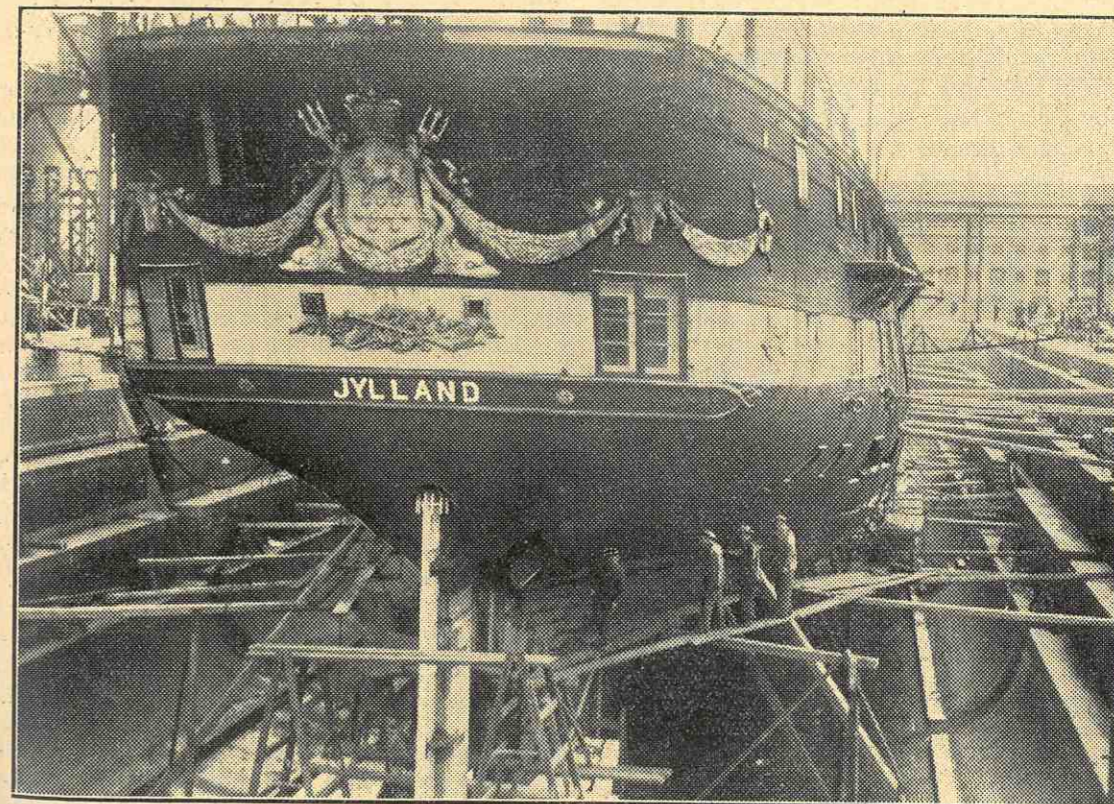
nede Krigs-Veteran Fregatten »Jylland«, som i lang Tid højlig har tiltrængt en Omgang i en reglementeret Dok paa

Landjorden, hvor dens haardt medtagne Skrog kan reddes fra Undergang og gaa en ny og værdig Fremtid i Møde.

At det kneb haardt at faa Pengene til dens Reparation tilveje er noksom bekendt — endog maatte Komitéen i 1926 appellere til Børnenes Bistand ved at lade

dem opsamle de Aks, der ligger paa Markerne efter Høsten, for derved at faa tilstrækkelig Kapital.

Modsætninger træffer vi stadig her i Livet — det gælder blot at lægge Mærke til Fænomenerne og lade dem fæstne paa Papiret, saadan som vi gør her.



Den sidste Ankerplads.

Frit oersat efter Engelsk.

Gamle Jake var en lykkelig Fyr. Det sagde man altid i Cardiff. Han havde sejlet paa Bristol Kanalen i over et halvt Aarhundrede, og han havde været med til utallige Forlis paa mange forskellige Maader og i mange forskellige Dele af Verden; men altid var han vendt sund og frisk tilbage, og kort Tid efter var han taget ud igen med et lykkeligt Smil.

Kaptajn Jake Adams sagde altid, at han var 55 Aar; men den graahaarede gamle Dame, som havde skænket ham fem Sønner og Døtre, vidste vel, at han forlængst var passeret de tre Snese, og ingen kendte bedre end hun, hvilket ubændigt Greb Søen havde i Gamle Jake, skønt den saa ofte havde haft Bud efter ham.

— Mary! lad mig om det, sagde han den Gang, deres Førstefødte var en Maaned gammel. — En skønne Dag ved Du, at jeg er hjemme igen med Lommer fuld af Penge. Jeg har været lidt uheldig paa mit sidste Trip, og det foregaaende var heller ikke saa godt; men vent bare! Jake Adams vil faa en Chance endnu, og naar den kommer, vil jeg sætte baade Tænder og Kløer i den. Mary! Jeg er jo ikke et gammelt Oliemaleri, og kun Gud ved, hvorfor jeg giftede mig med Dig; men før jeg er færdig, behøver Du ikke at pille Kartofler og skrubbe Gulve. Jeg vil have, at Du skal klæde Dig i Silke og Satin, og Du skal have Diamantringe store nok til at give Dig Hovedpine.

Og Mary troede, hvad han sagde. Hun stolede saa fuldt og fast paa sin Mand og var overbevist om, at han vilde vinde igennem, tiltrods for de stadige Uheld, som forfulgte ham.

Det første Skib, som han førte, smadredes ved Lundy i den tætteste Taage, som havde været paa den Egn de sidste 12 Maaneder. I Strandingsøjeblikket var han lige kommet ned i sin Kahyt for at sluge en Bid Brød som Aftensmad; men forinden havde han givet Styrmanden sine Instrukser. Men Styrmanden, som var paa Broen, drejede Roret, da han hørte en Sirene og samtidig saa et mat Lys paa Styrbords Bov. Først end han kunde komme paa ret Kurs igen, stødte Skibet. Ved Søforhøret var der intet at bebrejde Føreren.

Der var heller ikke noget at bebrejde ham, da han 12 Maaneder senere havde det Uheld, at en Trawler løb med »full speed« ind i Stævnen paa ham, og han i synkefærdig Tilstand kom ind til Newcastle med sagte Fart, Dækket næsten i Vandskorpen; men med den reddede Besætning fra Trawleren ombord.

Hans Redere bebrejdede ham intet; men de be-

gyndte at frygte for, at der var noget af »Jonas« i Jake. Det tog to Maaneder at reparere Skuden i Newcastle, og i femten Maaneder derefter sejlede hun saa fint, saa ikke engang Malingen blev skrabet. Gamle Jake begyndte at tro paa, at Lykken havde vendt sig; Mary, som sad derhjemme og bad til Gud, var overbevist om, at Guderne ikke vilde tillade, at noget slemt skulde vederfares hendes Mand, og selv Rederen, som vidste, han var en dygtig Sømand, begyndte at beundre ham.

Saa skete det netop, da han var paa Rejse fra Liverpool til Lisabon, at Skibet brændte. Man opdagede Ilden ved, at der slog Røg op af Lufrørene til Lastrummet. I Løbet af fem Minuter var Lugerne af, og man pumpede Vand i Lasten gennem de svære Spuleslanger. Men Ilden havde for haardt fat, og det var Jake Adams umuligt at kvæle den. Saa lagde man Lugerne paa igen. Dækket var næsten gloende, da Skibet stødte. Skibet blev rapporteret som totalt forlist, og skønt Rederen var klar over, at Kaptajn Jake Adams var en udmærket Fører, besluttede han dog, at Jake Adams skulde sejle sin egen Sø, saa vidt som det angik ham.

Den Vinter lejede Mary Værelser ud til Logerende. Hun og Jake fandt sig i deres haarde Skæbne og hutlede sig igennem til Foraaret; men de havde rigtignok maattet sælge Pianoet. Saa fik Jake et Job som 2. Styrmand paa en argentinsk Kreaturbaad. Kort Tid efter blev han forfremmet til 1. Styrmand; men en Maaned efter Forfremmelsen lavede han en Fadæse. Det var ud for Margate paa Rejse til London, at han kom ind mellem en Sværm af smaa »Destroyers«. Klokkeren var tre om Morgenen, det var Fuldmaane og ikke en Sky paa Himlen. En gammel Kultramp var paa Vej gennem Kanalen. Der kom et Øjeblik, da Jake havde Valget mellem at holde sin Kurs, i hvilket Tilfælde han vilde vædre en Orlogsmand, eller dreje og rende ind i Kultrampen. Den kolde Sved brød frem paa Jake's Pande, da Orlogsmanden tøvede med at slutte op i Kølvan-det med de Skibe, han hørte til.

— Haardt Styrbord! brølede Jake til Bill, og femten Sekunder senere var Kultrampen ved at synke og dens Besætning ved Redningsbaadene.

Jake's »ticket« blev taget i Forvaring, og i to Aar maatte han gaa og suge paa Labben, skønt han dog fik et lille Job af og til, men det var jo stadig paa Landjorden, og med længselsfulde Øjne saa han efter de statelige Skibe, som daglig

stod ud af Cardiff's Havn, og hans Hjerter bankede af Fryd ved Tanken om atter at sætte Fødderne paa Skibsdæk og mærke Maskinens Slag samtidig med, at han atter kunde regne sig for en Sømand uden Mislyd.

Men den Sømand, hvis »ticket« er taget i Forvaring, har en haard Fremtid for sig. Jake var meget afholdt blandt sine Kammerater, og skønt Skibsredere ellers har Ord for at have Hjerter af Granit, var de dog altid meget flinke overfor Jake, naar han kom og anmodede om et Job; men de beklagede stedse, at nu for Tiden var der ikke noget, — og dette endog længe efter, at Tiden for Suspension var udløbet.

Han havde jaget efter Arbejde baade fjernt og nær, indtil en Dag, da han glædestraalende styrtede ind i Hjemmet og med beklemt Hjerter meddelte Mary, at nu maatte han forlade hende.

— Min kære Mary, sagde han. Du husker nok Bob Gremshaw — gamle Bob, som var 2. Styrmand paa »Daggry«, da jeg var fjerde? Jeg mødte ham i Eftermiddags. Han er altid en af mine bedste Venner. Jeg fortalte ham, at jeg var »paa beachen«, og saa kradsede han sig oven i Hovedet. »Jeg ved ikke, Jake,« sagde han, »men maaske kan jeg bruge Dig, hvis Du vil med mig. Jeg arbejder for et Degokompagni, som har Rutebaade paa Amazonfloden fra Villarinho. Det er nogle gamle Svineskibe. Hvert eneste af dem har været »condemned« i sin Tid, men de er blevet taget til Naade igen for Amazontraden. Det er et Hundeliv i de Farvande; men de er ikke saa langt nede, saa de maa tage en Neger paa Broen; thi de skal have en hvid Skipper, og skønt de er meget nærige, saa faar de ingen hvid Skipper uden at maatte betale ham godt. Kom Du kun med mig. Jeg skal sørge for, at Du bliver mønstret.

— Hvor længe bliver Du borte, Jake, spurgte Mary.

— Ja, det er det værste af det, min kære. Jeg tror, det vil vare tre Aar. Men paa den anden Side, saa kan jeg forsikre Dig for, at naar jeg har faaet Pladsen paa Broen igen og kan sende mange Penge hjem til Dig, saa skal de ikke faa mig flyttet derfra, selv om de bruger et Koben.

Og saa gik Jake. Under Bob Grimshaws venlige Vinger blev han stands-mæssig fikset op, og i tre Aar sejlede han fra Villarinho op ad Amazonflodens Vande og tilbage til Villarinho.

Hver Uge skrev han hjem til Mary, fuld af Enthusiasme og Stolthed over, at han atter følte sig som en Mand. Og blidt men bestemt fraraadede han hende at rejse til Villarinho med Børnene for at være hos ham. . . Jake havde ikke fortalt hende, at hans Bolig i Villarinho bestod af et brøstfældigt Værelse, hvis Møblement var en faldefærdig Seng, en Trækasse, som han benyttede som Vandfad, og hans Skibskiste. Endnu mindre vovede han at meddele hende om hans elendige Lefevod.

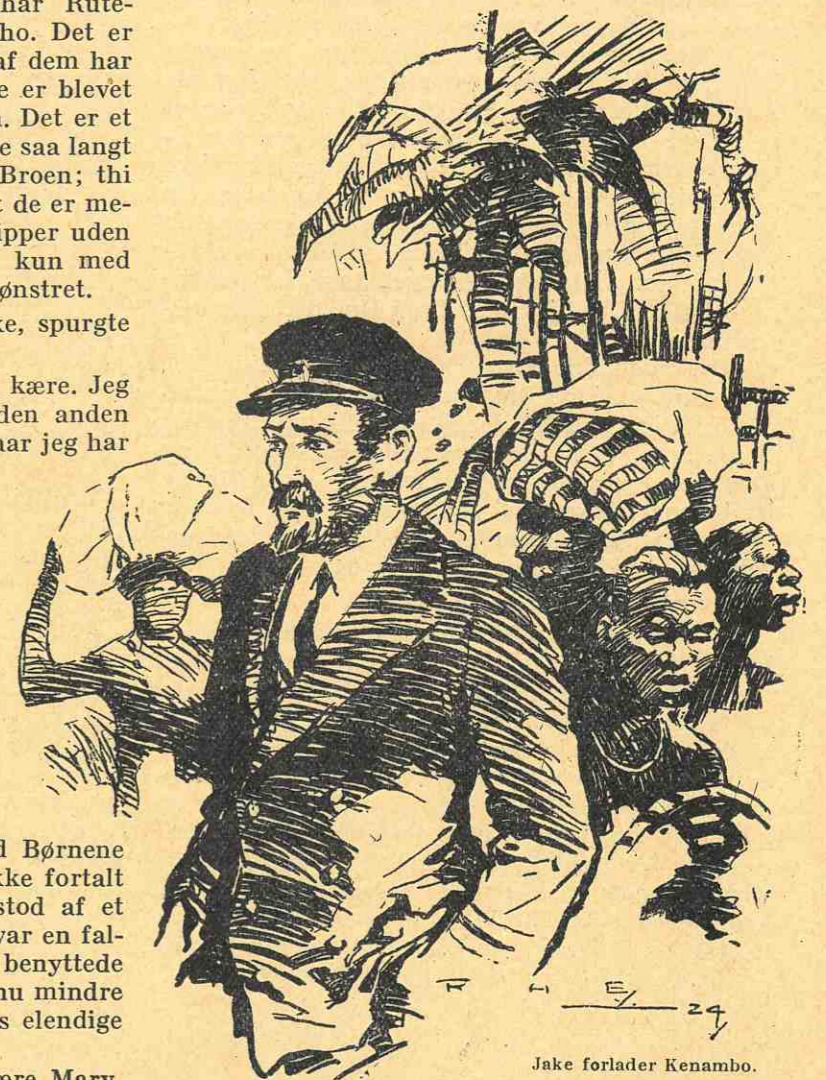
— Vent nu kun lidt endnu, min kære Mary,

skrev han; der vil snart komme noget bedre end dette, og naar jeg kommer tilbage med et Skib i hjemlige Farvande, saa er vi i Stand til at bo sammen i et kristent Land.

Det var hans sidste Trip paa Amazonen. Da han kom til et Sted 800 miles fra det aabne Hav for at dokke, fandt han Degorederen, som meddelte, at han var bankerot; og Jake maatte gaa i Land, mistende en Maanedes Gage og ingen Udsigt til atter at faa Hyre. Han gik i Land i den gudsforladte By Kenambo, hvor den ildelugtende Damper, ikke mindre læk, fordi dens Ejer var blevet insolvent — langsomt, men stadig sank til Bunds. Og der ligger dens rustede Levninger endnu i Mudderet.

Der er ikke Hjem for ledige Søfolk i Kenambo, og sikkert er det, at da Degokompagniets Dage var talte, saa ophørte Kenambo at eksistere, og det tog Jake, som sammen med to andre hvide Mænd begav sig paa Vej, 6 Uger for at naa den nærmeste Havneby. De blev mønstrede som Fyrhødere paa en spansk Damper, hvor et tilsvarende Antal var døde af gul Feber. De arbejdede som Djævle og blev smidt i Land, da Skibet naaede Lissabon.

— Maaske det er godt for noget, skrev han til



Jake forlader Kenambo.



sin Kone. — Jeg kunde ikke holde ud at være borte fra Dig længere, Mary, og mønstre ud for tre Aar til det vilde jeg ikke, for jeg tror ikke, vi har godt af at være adskilte saa længe. Derfor kommer jeg hjem nu. Skæbnen har længe nok haft sin Fod paa min Nakke. Saavidt jeg ved, saa har jeg aldrig forurettet nogen, og Gud vilde ikke tillade dem vedblivende at holde mig nede. Det har været længe nok. Nu har Du jo ogsaa sparet tre Hundrede Pund sammen, og selv om jeg skulde slaa Sten, saa lider Du jo ingen Nød foreløbig. I tre Aar har jeg ført Skib i farligt Farvand uden Uheld, nuvel, jeg er vel nok dygtig nok til at føre en Tramp i hjemligt Farvand.

Han saa lidt ældre ud, og hans Tindinger var kranset med graa Haar, da han naaede Cardiff; men Mary, som kendte sin Mand, forstod den Kamp, han havde udstaaet, og elskede ham mere end nogensinde.

— Du maa aldrig gaa bort og forlade mig igen paa den Maade, min kære Jake, bad hun. — Tre Aar er en meget lang Tid. Den er værre for os end for den, som gaar bort og arbejder for os.

Hun sukede og glattede sit Haar, og da Jake saa hende ind i Øjnene, vidste han, at der var noget, hun ønskede at komme frem med.

— Naa, Mary, hvad er der saa, min Pige?

— Oh, min kære Jake, hvis bare Du vidste, hvor jeg altid længes efter at have Dig hjemme. Aarene ruller, og vi ses ikke ret meget. Gør vi vel? Og alligevel er der vist ikke mange, der elsker hinanden saa meget som vi to. Du maa ikke tro, at jeg er utilfreds, min kære. Ingen kender jo bedre end jeg, hvad Du har gaet igennem, og at Du ikke kunde have gjort mere for, at vi skulde have det godt; men alligevel, Jake, jeg ønsker at beholde Dig hjemme. Tror Du, det sker nogensinde?

Jake lagde sine Arme paa hendes Skuldre.

— Gud velsigne Dig, min Pige. Der er kun en af din Lige paa Millionen. Ja, det vil ske en Gang. Som jeg før har sagt Dig, en skønne Dag kommer jeg hjem med Lommerne struttende med Penge. Ikke fordi jeg vil have dem for mig selv; men jeg vil have, at Du skal have det hyggeligt — og Ungerne godt i Vej, og — —

Han standsede.

— Godt Jake, hvad er det saa? sagde hun smilende.

— Grise, Mary, Svin. Jeg ved ikke, hvorledes det kan være, men hele mit Liv har jeg syntes, at det vilde betale sig for mig at kaste mig over Svinehold. Jeg holder meget af mit Arbejde, selv om det ikke altid har set ud, som det holdt af mig, men Du forstaar nok, at der er mange Mennesker, der altid har en Ambition hængende i Ærmet. Nogle ønsker en Restauration, andre Silkeorme; men jeg kan ikke tænke mig at blive oplivet af en Silkeorm, og Kaféer falder ikke i min Smag, skønt jeg godt kan lide et Glas Øl.

— Men, Svin, Jake. Hvad er det for en mærkelig Idé. Det har Du aldrig sagt noget om til mig.

— Har jeg ikke, min kære? Well, der har saa-

mæn heller aldrig været saa megen Tid, saa jeg saadan rigtig kunde rulle mig ud for Dig. Vell? Men det er Fakta. Jeg har regelmæssig studeret dem. Sommetider, naar jeg har staaet paa Broen, og det har været Storm, og jeg har frosset forfærdeligt, saa har jeg tænkt disse Tanker, og jeg gjorde op med mig selv, at hvis jeg levede saa længe, saa jeg kunde lægge op — — saa følte jeg, at jeg var i Stand til at holde Grise, saadan som de bør holdes. Store, fede Svin og smaa i Dusinvis. Oprigtig talt, jeg kan se dem løbe omkring for mit indre Øje. Men, min kære Mary, endnu er det for tidligt at tale om den Sag.

— Ja, jeg kender ikke noget til Svin, Jake; men hvis det kan holde Dig hjemme og gøre Dig lykkelig, saa vil jeg omtale dem i mine Bønner — sommetider . . .

— — —

Kun 14 Dage havde Jake den Lykke at være hjemme. Der var en Lastbaad, som løb mellem Cardiff og Liverpool, hvor Jake fik Plads som Styrmand. Skipperen der ombord kendte Jake fra gammel Tid, og skønt han meget vel vidste om Jake's Uheld, saa tog han dog den 36-aarige Jake med sig for gammelt Bekendtskabs Skyld.

— Aa, Sludder, sagde Skipperen. — Jeg kan ikke lide at støde til en Mand, fordi han er arbejdsløs, og jeg tror alligevel ikke paa den Slags. Jeg skal være glad for at have Dig med mig, Jake, og som Styrmand paa »Bristol Maid« ved jeg, Du ikke vil gøre min Tro paa Dig til Skamme.

I to Aar spillede Jake Adams anden Violin ombord i »Bristol Maid« paa den ugentlige Rejse frem og tilbage langs Waleskysten.

En Aften i en haard Snestorm, da de to stod alene paa Broen, og der var dobbel Udkig paa Bakken, sagde Skipperen til Jake: — Fa'ens til Vejr! men det viser, at det er ad Helvede til at have en Jonas ombord.

— Naa, Uheld kan vel ikke altid forfølge sin Mand, svarede Jake og skyndte sig ned til Fri-vagt.

Tre Timer senere kom en stor Passagerbaad til Syne med Stævnen vendt mod New York; men i den haarde Snestorm var de to Skibe altfor nær ved hinanden, og skønt Lineren straks gav Ror, varede det ikke to Sekunder, før den med frygtelig Kraft borede sin Stævn tre Favne ind i Siden paa »Bristol Maid«. Seks Mand druknede; men ikke Skipperen og ikke Jake Adams. Disse to, sammen med de andre, blev optaget af en Redningsbaad, der var sat ud fra Lineren.

— — —

Seks Uger senere mønstrede Jake som anden Styrmand til et Skib, som skulde gaa i Kystfart i de australske Farvande.

Han vidste, hvad det betød. Et Aar borte fra Hjemmet, maaske to eller tre — borte fra de opvoksende Børn og fra den Kvinde, som elskede ham over alt i Verden. Men han havde ikke gjort seks Rejser mellem Brisbane og Freemantle, før hans Broder, en Grovsmid i Nærheden af Cardiff, døde og efterlod ham en Formue paa 600 Pund.



— Det var da noget andet, mumlede Jake, da han læste Brevet med denne overraskende Nyhed. Men seks Hundrede kan ikke holde Liv i Koen og Ungerne altid, ejheller til at jeg udelukkende kan beskæftige mig med Svinehold; men jeg skulde være et fordømt Skarn, hvis jeg vilde sejle her paa den anden Side af Jordkloden med en hel Ladning Penge i Banken derhjemme.

Fuld af lykkelig Overbevisning og Bevidsthed om, at han nu var naaet to, maaske tre Trin op ad Lykkens Stige, tog han sporenstregs tilbage til England, og en Maaned efter befandt han sig ombord paa »Swan«, et pustende Skrog af en Kødslæber; — men Skipper med en Femtedel sat i den. Det var med en underlig Følelse, at han hoppede op paa Broen, endnu engang bærende Titlen Kaptajn, men det var en endnu mere forunderlig Følelse, der fremkom, naar han tænkte paa, at en Femtedel af dette Skib under ham var lige saa meget hans som Yderspidsen af hans egen Næse, og at en Femtedel af hele Fortjensstenen automatisk vilde blive krediteret ham i Banken, og det foruden Gagen som Fører. Pludselig havde Verden faaet Øjnene op for Jake Adams. Der var plenty af Last, og Sportlerne regnede ned over ham ligesom Blade fra Træer om Efteraaret.

— Det vil komme, plejede han at sige for sig selv i de Dage. — Ligesaa sikkert, som der er Kød i et Æg, det kommer. Naturligvis langsomt. Jeg plejede at tro, Lykken kom pludselig til En, saadan ligesom skudt ud af en Kanon; men det er dumt at tro saadant. Nogle Aar til som nu — — og saa — — —. Indvendig smilede han tilfreds.

Langsomt men sikkert havde Lykken naaet Kaptajn Jake Adams; men skønt han var en udmærket Skipper, saa var han ikke Finansmand; men det var til Gengæld tre snu Herrer, som ejede de andre fire Femtedele af »Swan«. Medens Jake kæmpede mod Storm og Sø, sad disse tre snu Herrer og røg Cigarer, lagde Hovederne sammen paa et rundt Kontorbord og drøftede Affærrerne. De havde en højtbetalt Sagfører, som kendte sin Forretning altfor godt til, at han skulde lade sine Klienter spekulere, saa det kunde angribes efter Loven. Han manøvrerede heldigt for dem i Lovens Yderkanter.

— Seks Hundrede Pund, bemærkede en af disse snu Gentlemen til de andre, det er ikke meget, vel? Men naar den Hare, man skal skyde, sidder stille, saa kan man da ikke lade Chancen gaa fra sig?

Kun seks Hundrede Pund! Jake slugte noget haardt, da han hørte den Nyhed, og de viste ham Tal, der ikke kunde omdisputeres. Store Udgifter, store Tab, uventede Reparationsudgifter og Vedligholdelses do. Dette var Aarsagen til, at hans lille Haandfuld Guld var drysset bort. Og Jake var strandet — en Gang til.

— — —

I de Aar, som fulgte, vedblev Skæbnen at lege med Jake, ligesom en Kat leger med Mus. Og det

var saa sørgeligt, at da han fyldte 60 Aar, ejede han kun nogle faa Stumper Møbler.

Men det blev værre endnu. En 500 Tons Damper bærende Navnet »Mathilde«, paa hvilken han var Skipper, blev solgt under Hammeren efterladende sin Kaptajn uden Employ.

Han førte »Mathilde« op ad Themsen til dens sidste Ankerplads, da der indtraf noget besynderligt. . . .

En Motorbaad skød pilsnart gennem Vandet. Man kunde lige skimte Kysten paa den ene Side, og da var Baaden et Dusin Mil fra Land, men Søen var rolig, og Benzin-Motoren fungerede udmærket. Det var lige en Morgen for Motorbaads Sejlads, og Mr. Gideon, som fornylig havde haft et Rekreationsophold for sine Nerver, nød rigtig den friske Natur og lod den svage Brise lege med hans Haartjavser. Saa optaget af Nydelser var han, saa han ikke bemærkede en lille mørk Plet ret forude — ikke ti Fod fra Stævnen. Da kom et Smash, Mr. Gideon blev bleg i Ansigtet, da han saa Moder Hav strømme ind i et gabende Hul i Vandlinien. Han slap Roret for at prøve, om han kunde klare denne Kalamitet. Men da han havde stirret paa Hullet et Øjeblik, var han klar over, at han var i en haabløs Situation.

Han smed Frakken og stoppede den i Hullet; men der var ingen Redning, Motorbaaden fyldtes saa hurtigt, at intet kunde holde den flydende i mere end nogle Minutter, og det var, som selve Døden kaldte paa ham. Der var ingen Aarer i Baaden, ikke engang et Stykke Træ eller Livbøje kunde han klamre sig til, hvis han sprang i Søen. Den svære Motormaskine vilde sænke Baaden, saasart den var fuld af Vand, og den vilde gaa til Bunds saa hurtigt som et Stykke Jern. Han var nødt til at handle hurtigt, da ellers Baaden vilde suge ham med sig. Fortvivlet stirrede han rundt. En Damper kom netop sejlen op ad Floden; to, som han havde passeret for 20 Minutter siden, var nu kun smaa Prikker i Horisonten.

Langt borte i Vest, flere Mile borte, øjnede han en anden Motorbaad, men Chancen for at kunne meddele sig til Folkene i den var lige saa lille som at praje Indbyggerne paa Mars. Han satte Haanden for Munden og skreg med sine Lungers fulde Kraft; men gudbevares, hvor klang hans Stemme ynkeligt i dette Øde, og han lod Haanden falde hjælpeløs ned igen.

Han var en dygtig Svømmer, ja havde endog vundet Guldmedalje for at have tilbagelagt en halv Mil i bemærkelsesværdig god Tid; — men det var i hans yngre Dage. Og medens han stirrede paa Vandets gradvise Stigen omkring ham, funderede han paa, om han nu kunde svømme blot 20 Minutter for at bane sig Vej gennem et halvt Dusin Mile af Sø, som var fuld af Hvirvler og Strømninger.

Da Vandet naaede ham til Bæltstedet, tog han Mærke paa det nærmeste Punkt, sprang ud til Kamp for Livet. Det var paa højeste Tid, Baaden sank straks efter.

— — —



Gamle Jake stod og spekulerede paa Broen.
— Hvad Fa'n var det? sagde han til Styrmanden, idet han fo'r hen til Broklædet. — Jeg tror minsandten, jeg maa ha' Brillen. Han griber om Kikkerten. Jeg vil sværge paa, jeg saa en Baad ret forude omtrent 3 Mile ude, men nu er den borte. Kan Du se den, Styrmand?

Styrmanden saa glimrende, men svarede: — Der er ikke nogen, Kaptajn!

— Jo, der er, sagde gamle Jake, og han stirrede vedblivende i Kikkerten. — I det mindste har der været en, tilføjede han et Øjeblik senere med en gaadefuld Stemme. — Den er der ikke nu, men jeg siger Dig, jeg saa den!

Styrmanden trak paa Skulderen. Han var ikke dybt interesseret, thi han vidste, at der gaves Folk, som for et Øjeblik til Tider tror at kunne se noget, naar de er langt ude til Sø.

— Det var maaske et Par Maager, sagde han for at være lidt høflig.

— Ja, Du kan nu sige, hvad Du vil, men hvis jeg ikke kender en Baad, naar jeg ser den, saa maa jeg være en Kineser. Der er noget galt, Styrmand. Spring ned og sig til Maskinmesteren, at han giver den alt, hvad den kan. Skibet løber 9 Mil nu, og han maa kunne faa en Knob mere.

— Den Gamle ser Syner, sagde Styrmanden lidt senere til Første Mester. Han beder mig hilse Dig og bede Dig, om Du vil være saa venlig at ryste det gamle Maskineri rigtig godt igennem.

Mesteren gav den et Par Omdrejninger mere.

— Det bliver hans Død, hvis den rører Bunden, før vi naar Havn, mumlede Mesteren, den hænger daarlig nok sammen i Forvejen, og med ham paa Broen kan jeg ikke fatte, at vi ikke er gaaet nedenunder og hjem for længe siden.

Men Gamle Jake var overbevist om at have set en Baad, som ikke var der mere, og gennem den gode Kikkert fik han pludselig Øje paa Hovedet af en svømmende Mand.

— Bagbord lidt! Støt det!

Han styrede »Mathilde« hen imod Mr. Gideon, og kort efter standsede han Maskinen, satte Baad ud og reddede Svømmeren.

Mr. Gideon blev halet om Bord i »Mathilde« som en vaad Sæk Mel. Skipperen hældte lidt Grog i Mandens Mund, lagde hans Hoved paa et sammenlagt Tæppe og forlod ham, indtil Skibet var i Havn.

— Naa, hvordan gaar det nu, min Ven? spurgte gamle Jake. Manden vendte sig.

— Det var en værre én, Kaptajn; hvis De var kommen et Par Sekunder senere — — —

— Ja, det er all right, mumlede Jake, De er ikke den første, jeg har reddet, maa De vide.

— Det kan godt være, men jeg er overordentlig taknemlig, Kaptajn, svarede Manden, og saa besvimelede han.

— Stakkels Djævel! Hør, Styrmand, kom herhen og giv mig en Haand. Tag fat i Benene paa ham og lad os faa ham til Køjs. Han skal snart være all right!

Da Jake var færdig med sine Forretninger, gik han ind i Kahytten for at se til Mr. Gideon, før

han forlod Skibet. Da han traadte ind, slog Mr. Gideon Øjnene op og udbrød: — Hvor er jeg?

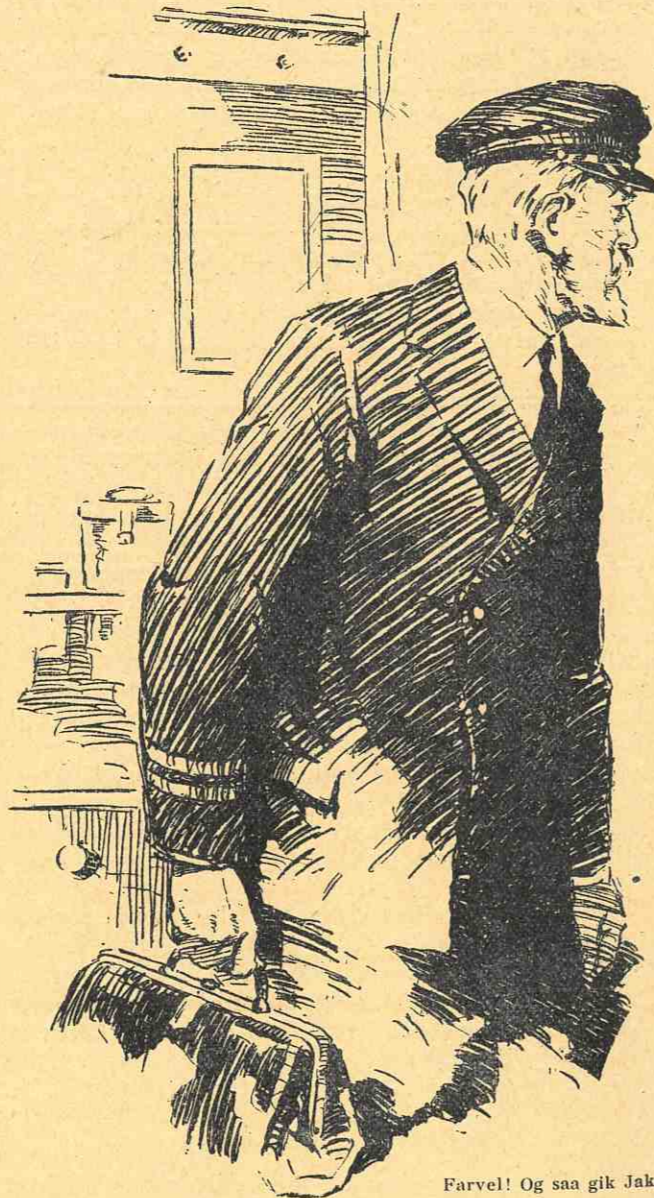
— De er »all right« nok, min Ven. Tag den bare med Ro. Men jeg vil bare sige, at nu gaar jeg hjem, sagde Jake.

— Nej, vent lidt, Kaptajn, jeg er forsikret for en Sum, som kunde betale denne Damper 20 Gange, og jeg holder meget af at leve. Og lad mig nu vise mig som en Mand. Kom hjem til mig, saa skal De faa en Check paa 500 Pund.

Jakes Kinder glødede af Vrede! — De Penge er Blodpenge, min Herre. Den, som tager imod den Slags Penge, svigter Lykken. Hvorfor tror De, jeg reddede Dem; tror De, det var for at faa noget for det? De maa ha' nogle løjerlige Meninger om almindelig Sømandspligt, min Ven.

— Ja, men noget maa jeg da gøre for Dem, De har jo reddet mit Liv!

— Nu skal jeg sige Dem een Ting, min Herre. Hvis De havde sejlet saalænge som jeg og set, hvad jeg har set, vil De forstaa, at den Almæg-



Farvel! Og saa gik Jake.



tige afgør, naar Tiden er inde for Dem at kvitte Livet. Hvad der end sker, Vorherre har Brug for Dem endnu, det er alt.

— Jo, men naar De har fortjent en Belønning, vil De saa ikke tage imod den? spurgte Mr. Gideon heftigt.

— Jo, naar jeg har fortjent den paa ærlig Maade. Endnu er der ikke kommen en Bid Brød i min

Nogen Tid efter slentrede gamle Jake forgæves fra det ene Rederi til det andet for at forhøre om et Job.

En skønne Dag skete der imidlertid noget mærkeligt. Han havde som sædvanlig fremført sit Ærinde paa et Kontor, da Clerken anmodede ham om at gaa ind til selve Rederen privat, da denne ønskede at tale med ham personligt.

Gamle Jake rettede sin Ryg, og et Øjeblik efter stod han overfor Rederen.

— Sid ned! bød Rederen ham venligt. Jeg har maaet et Job til Dem, min gode Kaptajn. Og Rederen smilede.

Uha, hvor han fløjter, tænkte Jake; det bliver vist noget værre noget, for sikke venlig han er.

— Jeg skal nemlig bruge et rigtig Mandfolk til det

Stykke Arbejde, — fortsatte Rederen.

— Tør jeg spørge, skal det være paa et længere Togt? kom det spagfærdigt fra Jake. Han tænkte nemlig i samme Sekund paa sin elskede Mary derhjemme, som han nu igen skulde efterlade, medens han flakkede Pokker i Vold til farlige Kyster. Maaske det var en gammel »Plimsoller«,

som var overassureret. Det løb helt rundt for Jake.

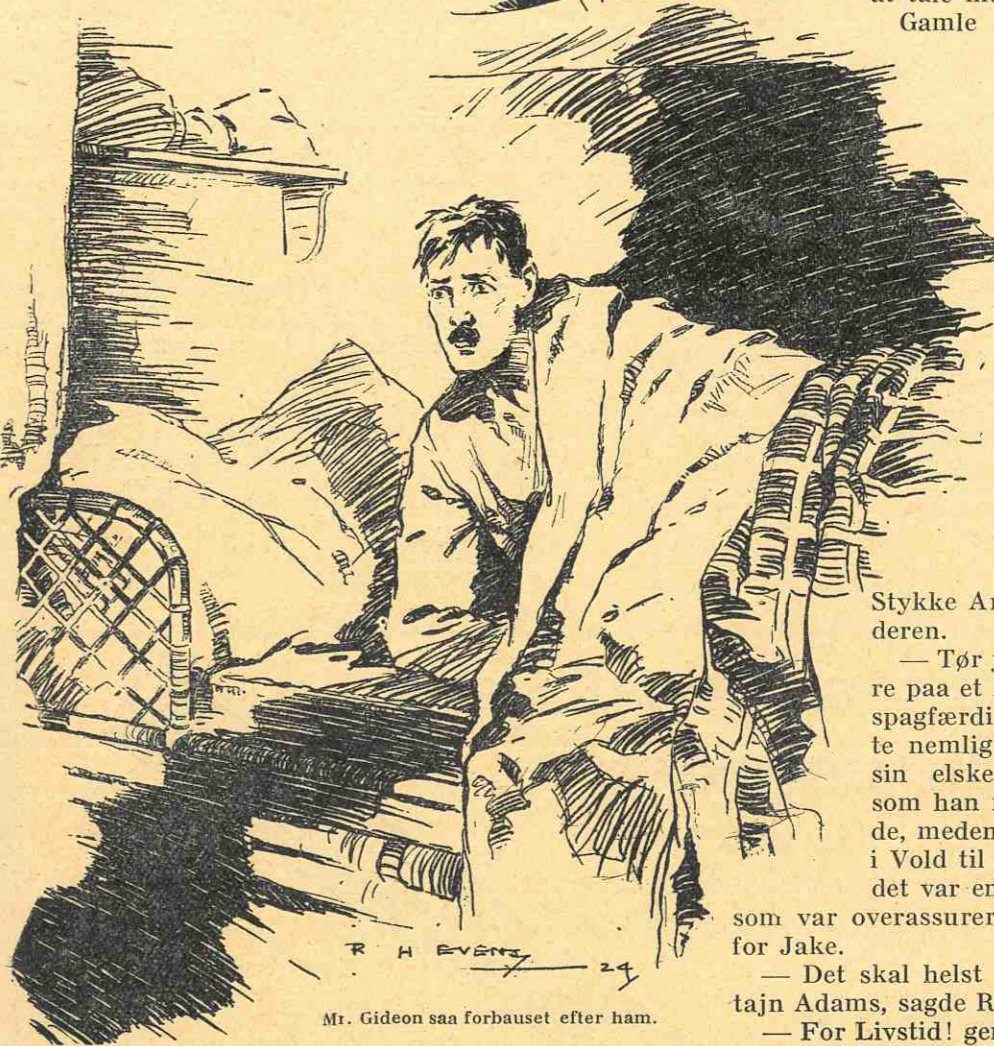
— Det skal helst være for Livstid, Kaptajn Adams, sagde Rederen meget alvorligt.

— For Livstid! gentog Jake. Han var lige ved at faa Kvalme af Bevægelse. Det maatte

bestemt være en Tur til Nord- eller Sydpolen. Hvad vilde dog den stakkels Mary sige til det? Et Job maatte han have, men dette var dog for meget af det Onde, mente han.

— Ser De, Kaptajn Adams. Jeg skal bruge en Inspektør, som skal staa for en stor Svinefarm nogle Mil herfra, en Bedrift, som jeg anlægger i stor Stil, forstaaer De, og det skal jeg bruge en meget dygtig Mand til at ordne for mig. Der gives høj Løn og et respektabelt Hus med Have til, og Kontrakten skal være uopsigelig fra min Side. Slaar De til, Kaptajn Adams? sluttede Mr. Gideon, for ham var det nemlig, der strakte Haanden ud til gamle Jake, efter at have givet dette Tilbud fra sig.

Vi vil nu overlade til Læsernes Fantasi, hvor-



Mr. Gideon saa forbauset efter ham.

Mund, siden jeg var 10 Aar gammel, uden at jeg ærlig har fortjent den. Skæbnen har ikke taget paa mig med Fløjlschandsker. Jeg har forsørget en stor Familie, og jeg har altid gjort det ved ærligt Arbejde. Naar jeg har fortjent det, saa tager jeg imod det, selv om jeg skal kæmpe for det, men dette er ikke noget at tale om, det er kun min Pligt som Menneske. Farvel! Og saa gik Jake.

Mr. Gideon saa forbauset efter ham, og nogle Timer senere forlod ogsaa han Skibet, idet han spekulerede over, hvorledes han dog skulde komme til at vise sin Taknemlighed overfor denne mærkelige Mand, der havde reddet hans Liv. Han maatte søge Oplysninger om ham, koste hvad det vilde. Han vilde bestemt vise ham en Anerkendelse.

ledes Jake Adams følte sig til Mode i dette Øjeblik. Hvorledes han lidt senere næsten fløj hjem til sin elskede Mary, omfavnede og trykkede hende ind til sig. Endelig havde han faaet sit højeste Ønske opfyldt. Hans bedste Drøm var bleven Virkelighed. Kontrakten var undertegnet, den blev indrammet og hængt foran hans Seng, saaledes at han stadig havde den for Øje, indtil

hans Øjne straalende betragtede den for sidste Gang, lige forinden han begav sig paa den store Rejse ind i Evigheden.

Kaptajn Jake Adams' sidste Ankerplads blev i en Urne i Villaens store Have, midt inde i en stor Svineopdrætningsanstalt — bedre kunde gamle Jake sikkert ikke have ønsket sig sit omtumlede Livs Endeligt.

Kaptajn Theodor Mortensen er druknet ud for Panamakanalen. Hans Skib gik ned, og foruden Kaptajnen omkom 12 Mand af Besætningen.

M. var født i Vangsa i Try, rejste 17 Aar gammel til Amerika, hvor han under Krigen var Første Styrmand paa en armeret amerikansk Damper, der paa hans Vagt skød en tysk Undervandsbaad i Sænk. Regeringen forfremmede M. til Kaptajn og udbetalte ham en større Pengesum. M. blev 40 Aar gammel og efterlader sig Enke, men ingen Børn.

Natten til den 14. f. M. opdagede Inspektionsskibet »Odin« en Trawler inden for Grænsen ved Ingolshøfdi, hvor den fiskede uden Lys, ved det første Varselskud styrede Trawleren direkte paa »Odin«, der tog betydelig Skade overdæks.

Det var en Tysker »Heinrich Neimitz« fra Wesermünde. Trawleren blev indbragt til Vestman Øerne.

Den 19. f. M. indkom Juleskibet »Frederik VIII« fra Amerika med ca. 600 Passagerer, hvoraf det store Flertal var Danskere, der skulde hjem paa Besøg. I Frihavnen var der mødt i Tusindvis af Mennesker, som modtog de kærkomne Gæster paa den mest festlige Maade. Det havde nok været en hård Tørn over Atlanten, men det stolte Skib klarede som sædvanlig Overfarten med Bravour.

Mellem den svenske Lodsstyrelse og det danske Marineministerium er der nu opnaaet Enighed om, at de nuværende Hjemrejsepenge for Lodserne skal bibeholdes ogsaa i 1930.

Statsisbryderne »Isbjørn« og »Lillebjørn« ligger i fuld ship-shape-stand klar til Udrykning.

Nytaarsgaver til vore Abonnenter.

Som en Present til vore trofaste Venner, der tegner Aars-Abonnement, sender vi fra 1ste Januar en ganske fortrinlig, holdbar og let arbejdende Selvfyldepen **Platignum Komak** saa god som Guld, naar De blot skaffer os en ny Abonnent.



De, som endnu ikke har været Abonnent, kan enten tegne sig selv og en til, eller tegne to nye Abonnenter, da erholder de ligeledes ovennævnte fortræffelige Pen.

(Hvis De er vor Abonnent og har faaet en Fyldepen, kan De ligeledes ved at skaffe os to nye Abonnenter erholde samme Present).

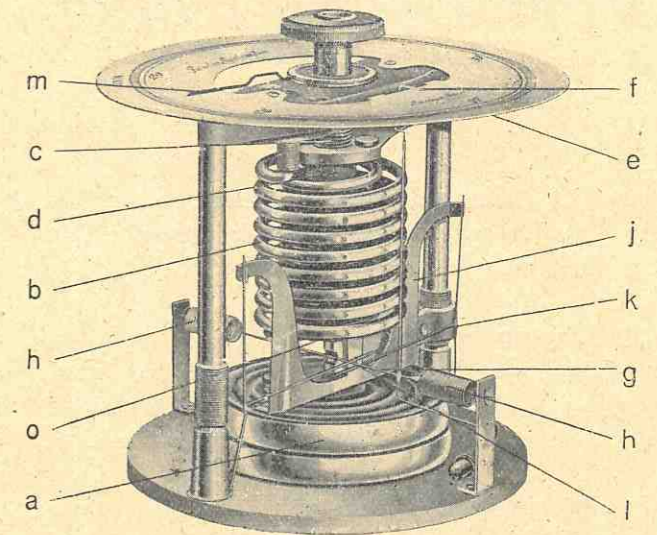
Obs! Naar De er Abonnent, kan De kun en Gang erholde en Fyldepen mod at skaffe en ny Abonnent, hvorimod de ved at skaffe to nye Abonnenter stadig kan erholde nye Fyldepenne, som altid vil være en værdifuld og kærkommen Gave.

Nautisk Almanak.

Udkommen er 39. Aargang af fhv. Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. J. Bildsø's nautiske Almanak for 1929, som forelægges af *Cornelius Knudsen's Etablissement*.

Almanakken indeholder som sædvanlig de for Navigatørerne saa uundværlige astronomiske Tabeller, hvori Tidsækvationen, Deklinationen for Sol og Maane og Maanens Rektascension er angivet for hver anden Time i Døgnet. Endvidere Højvands-Middelklokkeslæt til Dover og London, Bridge og Højvands Konstanter til London Bridge, Interpolationstabel, de internationale Søvejsregler, Radio Taagesignalstationer i Europa med disses Radio-Taagesignaler, Tabel over Højderrettelser for Solens Underrand, saaledes at de til Udregningen af en Solobservation nødvendige Størrelser alle er samlede i een Bog, o. s. v.

Desuden findes der i den nogle meget interes-

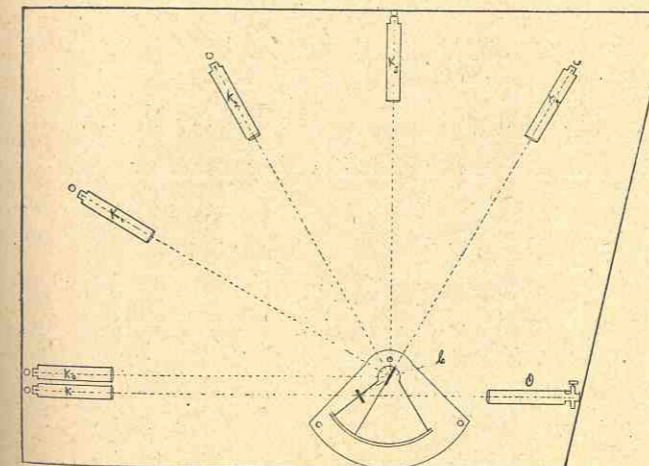


Ingeniør Paulins Barometer (skematisk).

Artikel om Sekstanter, særlig om danske Sekstanter, de saakaldte G. K. Sekstanter og Excentricitetsprøver m. m. af Sekstanter. Det oplyses herunder, at foruden Cornelius Knudsen's Sekstant-Prøveanstalt, som i en lang Aarrække var den eneste i sin Art herhjemme, er der i 1927 installeret Sekstantprøveapparater i Statens Prøveanstalt paa Holmen (Prøvekammeret), og der gives en indgaaende Beskrivelse af saavel dennes Undersøgelser som af de Undersøgelser, der foretages paa ovennævnte Sekstant-Prøveanstalt, ligeledes af Undersøgelsen af Spejles og Blændglas' Plan-Parallelitet, som begge de nævnte Steder foretages paa samme Maade ved Hjælp af et særligt dertil konstrueret Apparat, som kan angive Fejlene i Brøkdeler af Buesekunder

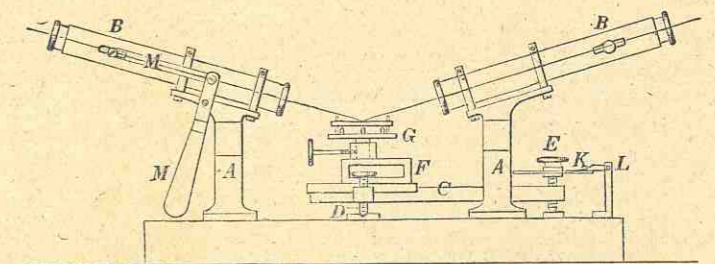
Artiklen slutter med en Betragtning over Virkningen af de Fejl, som i Praxis kan forekomme i Kikkert- og Spejldstillingen.

Dietrik Stürup.



Skematisk Fremstilling af Cornelius Knudsen's Sekstantprøveapparat.

sante Artikler, bl. a. om det geniale Paulins Barometer, hvis Virkemaade er skematisk fremstillet, saaledes at man klart faar et Indtryk af dette Barometers meget store Fordele og Nøjagtighed frem for de almindeligt anvendte Aneroidbarometre, og i Betragtning af de talrige Anbefalinger, som foreligger for dette Instrument, ogsaa fra det danske meteorologiske Institut, Hærens Ballonpark m. m., synes det at være Fremtidens Løsen som Maaleapparat for Bestemmelse af Barometerstande. — Ligeledes findes der en



Apparat til Undersøgelse af Spejles og Blændglas Planparallelitet.



Vort Løsen i 1929

skal være at interessere vore Læsere i en højere Grad end hidindtil!

Med dette for Øje

skal »Vikingen« være ikke alene som et Brev med Nyheder, store og smaa, fra selve Landet, men med

Nyt fra selve Fødebyen

skal vore Korrespondenter sørge for fra de større Byer i Jylland, paa Fyen, fra Lolland-Falster, Bornholm m. m. for Fremtiden.

Et rigt varierende Billedstof

skal bidrage sit til Underholdningen. Vi vil sørge for Fotografer og Tegnere allevegne.

Gamle og nye Skribenter

skal kappes om Æren af at yde det bedste Bidrag til det fælles gode Formaal.

Vore gratis Fyldepenne, gode som Guld,

skal opmuntre vore Venner til at agitere for større og større Udbredelse hjemme og ude.

Jo flere Abonnenter, desto mere

skal vi yde ved at forøge Læse- og Billedstoffet. Ligeledes byder vi paa Præmieopgaver.

Foruden vor Provinskorrespondance

skal vi røbe, at vi stadig fortsætter med yderst spændende og underholdende Beretninger fra

Sølivets Lys- og Skyggesider,

der skal illustreres, og mange andre underholdende Bidrag fra Havets Mysterier og Livet paa Søen.

»Vikingen« er det eneste maritime Tidsskrift,

der skal hævde Sømandsstandens Interesser — en kærkommen Gæst ombord i alle danske Skibe ag i alle søfartsinteresserede Hjem paa Grund af sit righoldige, underholdende og afvekslende Indhold. Altsaa glem ikke at gribe vor fremstrakte Haand:

ABONNER PAA »VIKINGEN«

(En Bagatel af Kr. 1,50 Kvartalet. 6 Kr. hele Aaret.)

Inspektionsskibet »Islands Falk« kom kort forinden Jul tilbage til København efter et halvt Aars Togt i grønlandske og islandske Farvande, hvor Skibet har gennemsejlet en Distance af ca. 12,000 Sømil.

Overenskomsten med Havnearbejderne udløber pr. 15. April d. A. Stemningen er i høj Grad kommunistisk paavirket. Man vil gøre den Opsigelse, som Lyngsie er kommen med effektiv.

Vest for Gl. Skagen strandede Natten til den 15. f. M. svensk Fiskerkutter »Maja« af Hönö, Skipper Lars Ericasson og 4 Mand, som ved et Mirakel bjergede sig i Land i egen Baad.

En tysk Veteran fra den amerikanske Marine.



Robert Ludlow Levingston hedder den gamle Søulv, man ser skære sin Fødselsdagskringle for, da han fylder den ganske respektable Alder af 99 Aar.

Nu nyder han stille og rolig sine Alderdomsdage i den lille tyske By ved Elben, hvorfra han som ganske ung drog til U. S. A. for at tjene i den amerikanske Marine i en længere Aarrække, og hvorfra han nu erholder sin Pension. Hans Medaljer paa Brystet bærer Vidnesbyrd om tro Tjeneste under Stjernebanneret, som han har kæmpet under i 6 Krige. Hans fineste Skrud, Uniformen, bærer han med Stolthed ved alle festlige Lejligheder, og hver Gang den »gamle« er slidt op, faar han et nyt Sæt tilstillet.



S O S

DE PLIGTTRO RADIOTELEGRAFISTER

Naar Faresignalet, de tre korte, tre lange og tre korte, lyder vidt og bredt og melder, at et Skib er i Nød, saa venter Verden i Spænding, og de pligtro Radiotelegrafister viser ofte et Heltemod ved at forblive paa deres Post til det sidste, — ja, de har indskrevet deres Navne i Historien, naar de siddende ved Afsenderapparatet gik ned med det synkende Skib. Det er jo endnu i frisk Minde, hvorledes vor Landsmand, Radiotelegrafist Jens Petersen, gik ned med Skibet i sit Radium i Nordsøen 1927, ombord i S/S »Hermod«, og Englænderen Michael Y. O.Langlin, Telegrafist ombord i »Vestris«, ved sin Udholdenhed og Pligt-opfyldelse fik tilkaldt Hjælp; men selv gik ned med Skibet, uafbrudt sendende sit S O S.

Intet Drama paa Søen kan sammenlignes med den pludselige Virkning, som dette Signal udøver paa dem, der opfanger det. Selv i en Verden med Hastighedsfart og Travlhed, som den vi nu lever i, foraarsager de tre Prikker, tre Streger og tre Prikker, en Pause. Radiostationerne Verden over lytter i Spænding og hvert Øre — til Søs og i Land — venter paa den næste Lyd gennem Æteren.

Naar denne Lyd fortæller om en Ulykke som den, der kom fra »Vestris«: »Oh, skynd Dem«, saa sætter den moderne Shippingverden hele Maskineriet i Gang, og det faar Lov til at arbejde alt, hvad det orker; thi — nu gælder det Menneskeliv. Vi har ofte været Vidne til, at det har været muligt for ti og tolv Skibe, efter kun faa Timers Forløb, at naa frem til Ulykkesstedet. Men — mærkeligt nok — et andet Skib, som ikke havde Radio installeret ombord, strandede kun fem og tyve engelske Miles fra det Sted, hvor »Vestris« sank. Gammel Tid og ny Tid, klos op ad hinanden.

Det er underligt at genkalde i Tanken den Tid, da ikke engang store Skibe havde Radio, og dog er det ikke femogtyve Aar siden denne epokegørende Opfindelse blev taget i Brug i saa udvidet Udstrækning. Der er et bestemt og tydeligt Baand, en vis Lighed, mellem S O S af idag og en gammel Jernbanesignalering. Naar C Q blev sendt ud paa Telegraftraaden, saa betød det, at alle Jernbanetelegrafister skulde give agt, maaske var det en særlig Generalordre; men blev der føjet et D til, saa betød Signalet, at der var overhængende Fare — C Q D.

I Begyndelsen, i Radioens Barndom, da man skulde optage et Nødsignal, tog man dette C Q D fra Telegrafen, og den 1. Februar 1904 blev det officielt. Men det viste sig snart, at dette var et daarligt Valg. C Q D har nemlig flere Streger end Prikker, og de Øjeblikke der spildtes ved at sende Streger (længere Ophold) kunde ofte være for kostbare, saa man nedsatte en international Kon-

gres til at undersøge Muligheden for et bedre, og det blev da vedtaget, at S O S var det hensigtsmæssigste.

Telegrafisterne var langsomme i Vendingen til at antage det nye Signal; men en Marineulykke tog Halsen af det gamle C Q D, det varede for længe at signalere, — og den 23. Januar 1909 hørte Verden for første Gang Nødsignalet fra et Skib, mange Hundrede Miles borte. Det Nødtraab berørte Verdens Hjerter. Da Passagerskibene »Florida« og »Republic« kolliderede paa Atlanterhavskysten, kniksede Telegrafisten paa »Republic«, Jack Binns, Nyhederne ud i Luften. I Løbet af ti Minutter hastede alle de nærmeste Skibe til Ulykkesstedet, og faa Timer senere var alle Passagerer og Mandskabet reddet. Kun seks omkom. Det var meget daarligt Vejr, og kun denne hurtige Hjælp var Skyld i, at Tabet ikke blev meget større.

Denne Daad aabnede nye Muligheder for menneskelig Erfaring. I Aarhundreder var Skibe gaaet til Søs, og man havde ikke hørt noget fra dem, før de havde naaet Bestemmelsesstedet. Dage, Uger og Maaneder kunde gaa hen, før man vidste, at de var i Sikkerhed; men »Florida«—»Republic« Tilfældet havde bevist, at øjeblikkelig Hjælp kunde ydes et Skib i Nød. Sikkerheden for Liv og Ejendom til Søs var forøget umaadeligt.

Det varede ikke længe, før Verden opskræmmedes ved et nyt Raab fra Søen. Tidligt om Morgenen den 14. April 1912 stødte »Titanic« paa et Isbjerg ved New Foundlands Banker og S O S skar gennem Natten. Det var Verdens største Dampskib, som paa sin Jomfrurejse vilde slaa Hastighedsrekorden, hvis det var muligt. Medens

△

Den danske Radiotelegrafist Jens Petersen.

† 1927.

▽



England og Amerika ventede paa Skibets Ankomst, anmeldende en ny Dag for »ocean crossing«, ramte Skæbnens Haand dette prægtige Skib med et forfærdeligt Slag.

Da det store Skib tårnede mod Isbjerget, søndredes Pladerne under Vandlinjen; Skibet skælvede og sank. Et Tusind Fem Hundrede og Sytten Mennesker tog det med sig i Dybet. Men SOS blev sendt ud til alle, som kunde hjælpe. Saa lød: »Kom straks. Vi har stødt mod et Bjerg«. Jack Philips sad i Gnistrummet og blev ved at sende Nødraab. Ved hans Side stod Harold Bride, Skibets anden Telegrafist. Han foreslog at sende det nye og det gamle Signal skiftevis. C Q D og SOS lød uafbrudt.

Et efter et svarede de andre Skibe. I de faa Øjeblikke, som »Titanic« endnu var flydende, vidste Skibets Officerer, at Hjælpen var undervejs fra »Carpathia«, »California«, »Parisian«, »Virginia« og »Olympic«. Men disse Øjeblikke var kostbare og meget begrænsede. Før et af disse Skibe naaede frem, gik »Titanic« til Neptuns mørke Rige. Philips omkom. Bride blev frelst. Radiolisten fik sit Navn.

I Maj 1914 kolliderede »Empress of England« med »Storstad« paa St. Lawrencefloden. SOS lod atter sin frygtelige Stemme høre. Den store Passagerdamper paa Vej fra Quebec til Liverpool sank i Løbet af fjorten Minutter. 1024 Menneskeliv forsvandt i Dybet ved denne Lejlighed. Det ubegribelige var hændt. At en stor transatlantisk Passagerdamper skulde synke paa Floden, førend de fleste af Passagererne havde naaet at komme op paa Dækket, var udenfor menneskelig Tænkeevne. Radioen havde spurgt, Tiden havde svaret benægtende.

Fra det Tidspunkt op til nu har Radioen spillet sin Rolle ved næsten enhver Ulykke paa Søen. I Krigens Tid var den ustandseligt i Brug. Der var ikke mange Dage og endnu færre Uger mellem Nødsignalerne. »Torpederet, synker hurtigt«, var det stadige Omkvæd. Tusinder af Menneskeliv blev frelst af tililende Skibe, som optog Redningsbaadene fra sunkne Skibe. Men der var særlig Fare ved dette Hverv i Krigstiden; thi ofte hændte det, at den lurende Undervandsbaad ikke tøvede med at sænke det Skib, som ilede de Skibbrudne til Hjælp.

Efter Fredslutningen bestræbte man sig for at gøre Radiovidenskaben saa fuldstændig som mulig, og siden 1918 har Handelsflaaderne i hele Verden faaet installeret Radio, naar lige undtages de mindste Skibe; og Tiden er nær, da Radio ombord indføres ved Lov. Sikkerheden tilsøs forøges stadig; men tiltrods herfor vedbliver Søen dog at være et farefuldt Element.

Vi har her omtalt nogle af de store Søens Tragedier; men paa Søen gælder det altid at ile til Hjælp, naar der er Fare paa Færde, og vi skal kortelig omtale, idet vi tager i Flæng, den heltemodige Bedrift, der udførtes af det amerikanske Skib »President Roosevelt«, da det hin iskolde Januardag i 1920 hørte Nødsignalet fra den engelske Fragtdamper »Antinoe« i Midten af Atlan-

terhavet. Det var ikke noget Raab fra en stor Luksusdamper med Notabiliteter ombord, ikke noget flydende Palads; men det var kun et simpelt Skib med Frank og John og Joe ombord.

Captain George Fried paa »President Roosevelt« satte Kurs mod »Antinoe«. Havet rejste sig i sin Vælde, og efterhaanden som de fraadende Søer overskyllede Skibet, forvandlede det til en Isskude, og hvis en Sørret skulde have bedømt Situationen paa det Tidspunkt, vilde den have fraraadet at udsætte eget Liv for Fare. Men Captain Fried var en ægte Sømand, og intet kunde holde ham fra at komme betrængte Sømænd til Hjælp. Ankomsten til Ulykkesstedet lød hans Kommandoraab. Baaden blev bemanded med uforfærdede Søfolk; Foretagendet lykkedes under uhyre Vanskeligheder; men to brave Sømænd maatte blive derude. Captain Fried og den tapre Redningsbesætning høstede megen Hæder og Ære for denne djærve Daad ligesom »Estonia«.

Men ikke altid naar Hjælpen frem i rette Tid. For kort Tid siden befandt Dampskibet »Delilian« sig 600 miles vest for Azorerne og en Orkan brød løs. Naa, det var den 14. Okt. i Aar. »Delilian« drejede til for at ride Stormen af. Telegrafisten opfangede Signalet SOS efterfulgt af K I B C. Ved Eftersyn i Signalbogen viste det sig, at K I B C var den britiske Tankdamper »Silverbrook«, som nu hed »David C. Reid« af Boston. Den laa 200 miles borte og kaldte: »Vi er i Nød. Kom. Hjælp. 20° Slagside.« Syv Minutter senere kom det næste Budskab: »Situationen forværres hurtigt.« »Delilian« gav den alt, hvad den kunde. Kort Tids Tavshed. En lang Række »V V V V« meddelte andre Skibe »Reid«s Position). Saa standsede ogsaa V-Signalet. Tidligt næste Morgen, da »Delilian« naaede Positionsstedet, var der kun et bredt Bælte, hvor Søen var bedækket med Olie, der tilkendegav, at paa dette Sted kæntrade »Reid« og sank.

Men de store blaa Have kan fortælle om mange Begivenheder af den Art. Søen og Havet lurer paa sit Rov, og naar Tidspunktet er inde, saa er det Radioen, der skal frelse Menneskeliv. Verden beklager, at den tapre Telegrafist skal blive paa sin Post til det sidste og — eventuelt som I. Petersen — sætte Livet ind; men Loven, der byder Føreren at forblive paa sin Post som sidste Mand er nu udvidet til ogsaa at gælde Radiotelegrafisten. Strængt er Kravet til Radiotelegrafisten — særlig i haardt Vejr; men skønt man nu paa den Maade kan sige, at hvert Skib er en Redningsstation, saa prøver man nu at indføre et System, der kan lette Telegrafistens Arbejde, idet der installeres et Apparat ((Instrument), der virker automatisk ved et særligt Signal, som sendes foruden det egentlige SOS. Dette Instrument er saaledes indrettet, at naar SOS kalder, saa ringer en Klokke paa tre Steder, i Radiorummet, paa Broen og i Telegrafistens Kammer.

Men naar denne Klokke altsaa slynger sine Malmtoner ud over Skibet, saa ved man ogsaa, at der paa et Skib i Nød er en pligtro Radiotelegrafist paa sin Post der uafsladelig sender sit SOS ... — — — .

Korbetten „Danadis“ Et Besøg.

Det var en smuk Sommerdag i Begyndelsen af Firserne, at den skønne Korvet »Vanadis« lagde sig for Anker for at aflægge et Besøg i »Kongen«s København.

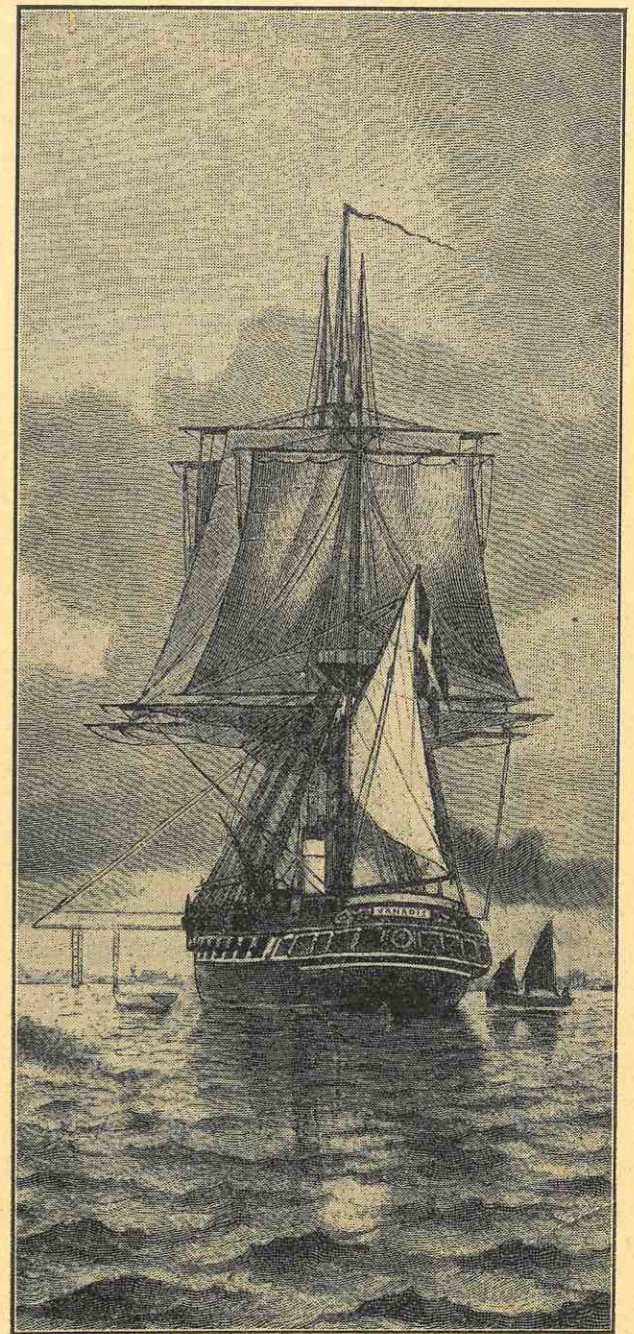
Den svensk-norske Regering havde udsendt Skibet paa et større Togt med selve Kong Oskar den Andens næstældste Søn, Prins Oskar, som Kaptajn ombord.

»Vanadis« havde kløvet Bølgetoppen, som en billedlig Affødning af det kølige Nordens væne Gudinder, stolt ud til fjerne Egne for at bade sine blege Sejl i Tropernes glødende Sollys og tone det smukke blaa Flag med det gule Kors i det opblomstrende Østen.

Selve Prinsen var en værdig Repræsentant for Nationen paa de fremmede Kyster, og ombord en udmærket Kammerat i den lille Koloni af »gossar blå«, som tumlede sig kækt omkring paa Bølgerne i den vide Verden.

Togtet var langvarrigt, ikke saa lidt paa Grund af de mange Ophold undervejs. Det sidste Besøg aflagdes hos os, og det er paa denne Hjemrejse, at Tegneren har fremstillet det stolte Fartøj med sin ranke Rejsning, idet »Vanadis« stopper op for den sydlige Brise. Lejderne ligge ude og Baadene er naturligvis i Land med Frivagterne og Dampbarkassen med Prinsen og Officerer, som aflægger Visit ved Hoffet, medens Underofficerer og Menige drikker »Brorskål« sammen med de danske »Mænd«, inden de vendte tilbage til Brødrefolket hinsidan« efter det store Togt.

Billedet: Illustrationen efter en gammel Tegning.



Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri's Værft foretoges fornylig en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Fernmoor«, bestilt af Fearnley & Eger i Oslo.

Skibet er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Bæreevnen er ca. 7050 Tons d. w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4000 I. H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Reideriet som for Værftet.

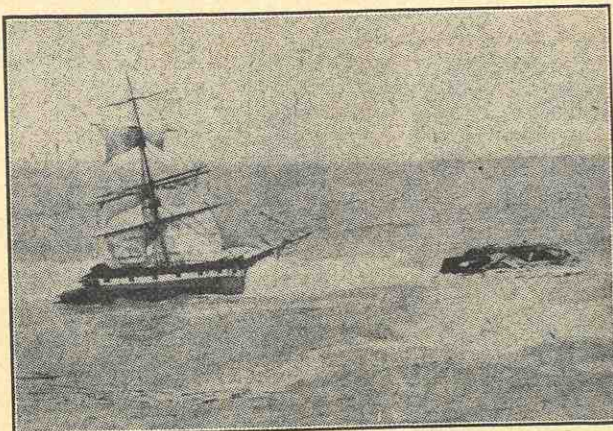
Til en større Sikkerheds-Konference har England taget Initiativet til at indkalde alle Jordens Søfartsnationer. Mødet skal afholdes i April og de nordiske Lande har i Fællesskab med Holland forberedt sig til deres Deltagelse i de kommende vigtige Forhandlinger.

Kasserer Søren Nielsen i Søfyrbøder-Forbundet anlagde fornylig Sag imod Søfyrbøder Antonius Andersen, der i et Brev havde skrevet, at Kassereren »sad hver Dag og stjal af Kassen«.

Det maatte Andersen bøde 200 Kr. for samt 60 Kr. i Sagsomkostninger.



Et 25 Aars Minde.



Den norske Bark »Capella«, der strandede ved Bovbjerg. Hele Besætningen omkom.

Det var nær ved Juletiden for et kvart Sekel siden, at den stolte norske Bark »Capella« med fuld Last af fine Træsorter og med 15 Mands Besætning satte Sejl i Arendal, hvor Barken hørte hjemme.

Slægt og Venner vinkede fra Bryggen og Fjeldene det sidste Farvel, og med Stander paa Toppen og Flag under Gaffelen stod den smukke portmalede Jernbark ud gennem Skærgaarden med en sydafrikansk Havn som Maal.....

Næste Dags Aften stod den som et sønderlaet Vrag paa Ferring Strand og hele Besætningen flød som Lig paa det oprørte Hav. Hvorledes det skete, spørger man uvilkaarligt. Ingen kunde give Svar. Strandvagten saa en Times Tid før Strandingen, at der blussedes ombord paa en Skude, som drev mod Land.

Saa hurtigt det lod sig gøre, alarmeredes Redningsvæsenet, og en Snes Minutter efter Grundstødningen, da Signalkraketten: »Hold ud — vi skal hjælpe« sendtes i Vejret fra Stranden, hørtes hjerteskerende Skrig derude fra Mørket.

Men da Rakterne med Liner slyngedes over Vraget, var alt stille, kun Stormen hylede sin alvorsfulde Sang mod Stranden.

Havet havde ranet sit Bytte. Skibet var knækket tværs over, og kun Forskibet med Fokkemasten stod endnu i Sandet. Ikke saa meget som en Rotte var bleven tilbage.

To danske Matroser var iblandt de Døde. Resten af Besætningen var Nordmænd.

Strandingen vakte den Gang, ligesom Søulykker i vore Dage, selvfølgelig nogen Opsigt lige op til Jule-

Natten til den 8. December ankom Skonnerten »Johanna« af København, der var paa Rejse med Trælast fra Skutskær til Svendborg, til det nordlige Kalmarsund fyldt med Vand og maatte kaste Anker udenfor Ølandskysten. Besætningen ialt 4 Mand maatte forlade Fartøjet og naede heldigt i Land.

tiden; men der maa jo desværre stadig sørgelige Dramaer til, for at Søfolks Lidelser blot anes af andre.

Søens Mænd har en haard Lod, haardere end nogen anden Stands. Kun Søfolk ved, hvad de Mænd maa døje, der særlig ved Vintertid er ombord, naar Skuden pløjer Nord- og Østersøen.

Det er strænge Tørne, der ofte maa tages for at bjerge Føden til dem derhjemme, og mangen Hustru beder ikke omsonst sin Aftenbøn for dem derude.

„Det lille Skandinavien“ i Skotland.

Oppe ved den lille idylliske By Methil ved Leiths Fjorden i Skotland ligger den store Kulplads, hvorfra Millioner af Tons Kul er udskibet til skandinaviske Havne, af Tusinder skandinaviske Fartøjer.

Op midt i selve Byen paa Hovedgaden: *High street* startede for 50 Aar siden den afdøde gamle Skipper *Chr. Fyhn* sin senere saa bekendte Provianteringsforretning, der for mange Aar siden fik sit Kælenavn »Det lille Skandinavien«, der stadig har god Klang mellem Søfolk, som besøger Skotland.

Inden for de gæstfrie Vægge samles Kaptajner og Hovmestre fra de skandinaviske Skibe i fortroligt Samvær, hvor de drøfter deres Sager indbyrdes, og hvor de ogsaa spørger »Nyt« om Kolleger i Søen og »Nyt« fra Hjemmene. Hertil sendes og udveksles megen Post.

Efter Faderens Død overtog Sønnen Forretningen og har stadig ført den samme hyggelige og fortrolige Retningslinie, som Faderen ønskede; derfor bliver der sikkert mange gensidige fornøjelige Timer i Aar i »Det lille Skandinavien« i Skotland.



Udenfor Indgangen til C. A. G. Fyhn i Methiel.

Den danske 3-mastede Skonnert »Flora« af Thurø grundstødte den 16. f. M. ved Gaardby paa Ølandskysten. Besætningen, 7 Mand, bjergedes.

Seks store Skibsværfter i New York vil danne en Sæmslutning under Navn af »De forenede Tørdokker«. De vil faa en Aktiekapital af 25 Mill. Dollars.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM

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 4812 y).

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.

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



IVER C. WEILBACH & Co.

Kataloger & Speciel-Brochurer sendes portofrit p. Forlangende

SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompasrettere.

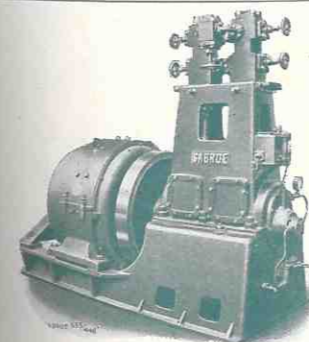
Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

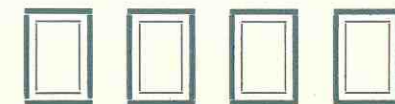
SABROE

KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT.

AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & CO.** AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
ANKER HEEGAARDSGADE 3. — TELEGRAM-ADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764.

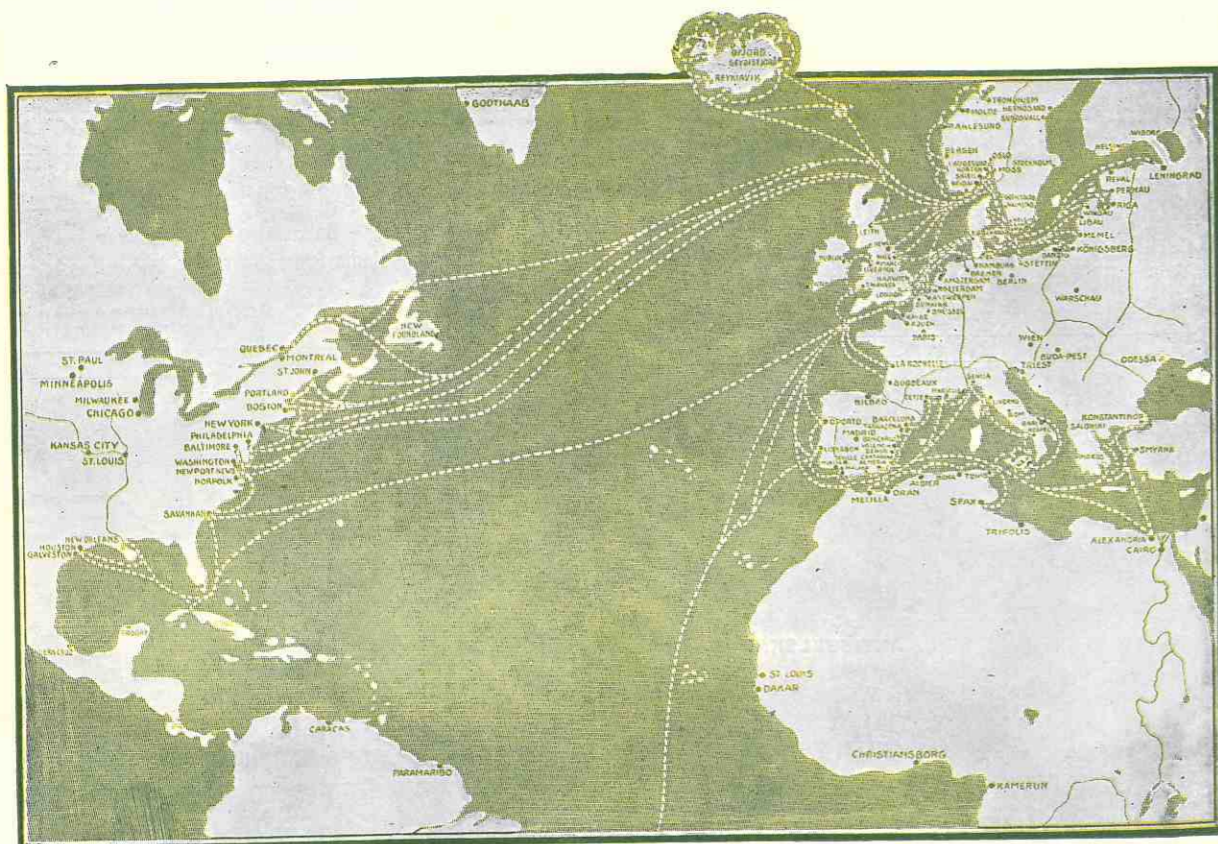
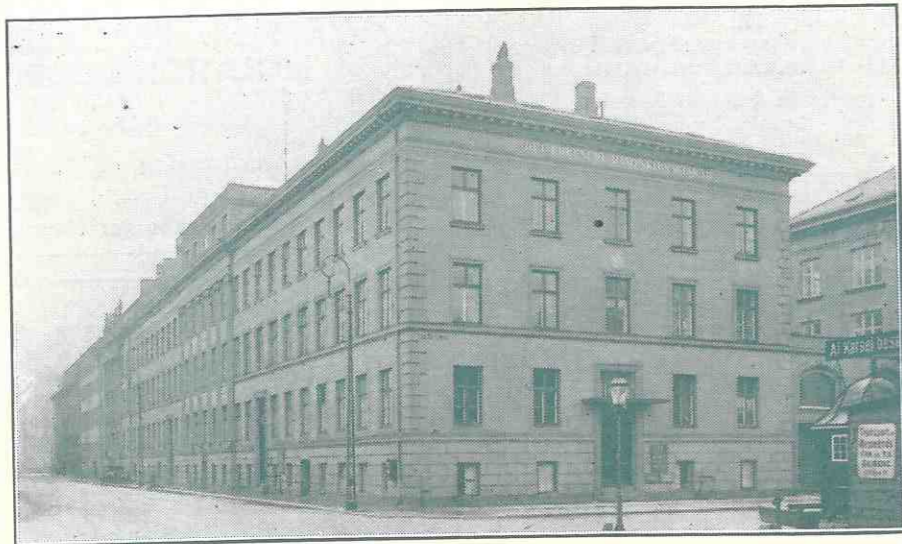




DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

A/S Oscar Fraenckel & Co.s Bogtrykkeri.

Ansvarhavende: Ad. Pederstrup.



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OGH HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

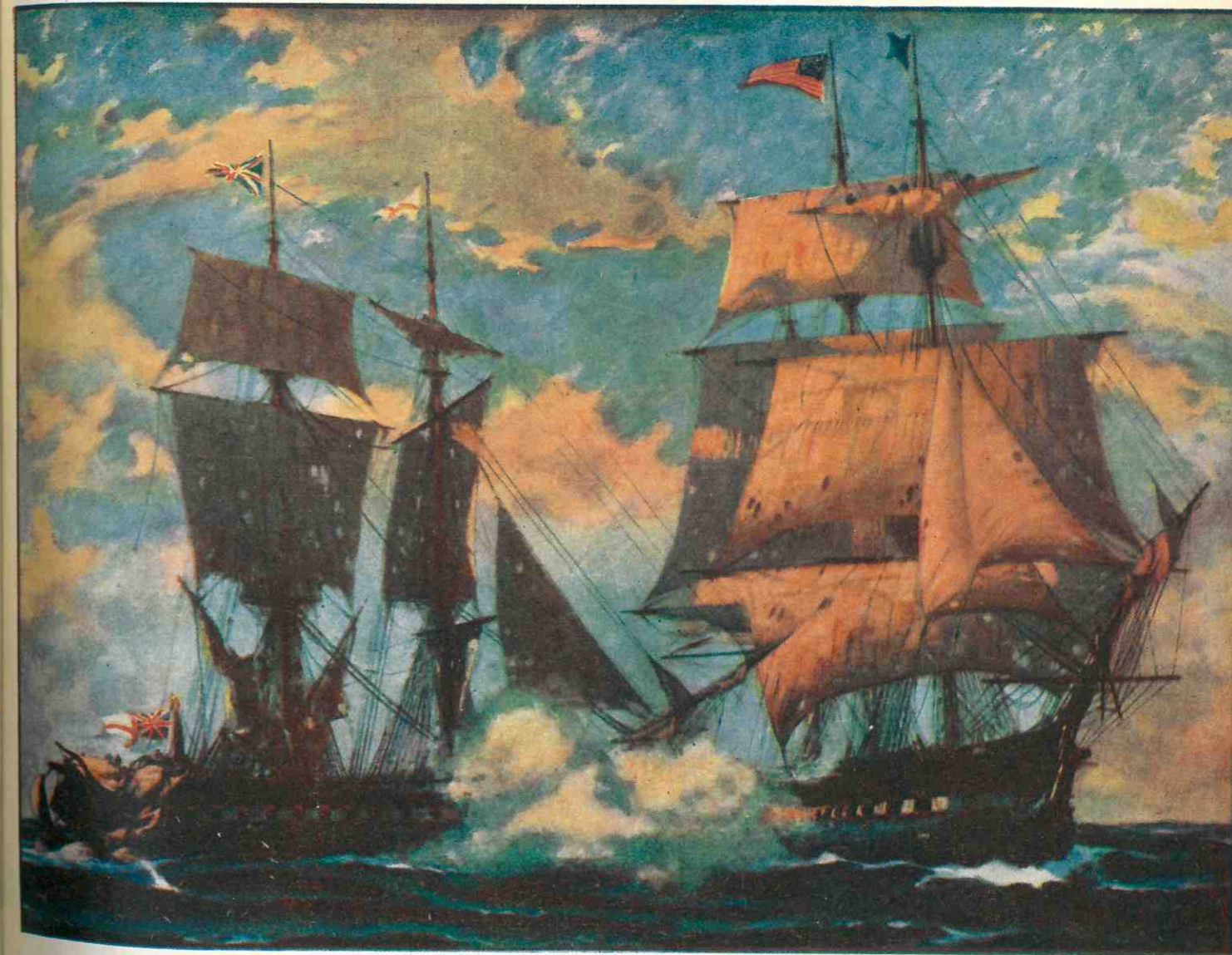
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsfederforening, Dansk Sjøfartshistorisk Forening, Forening for Officerer og Mandskaber i Handels- og Oplejningsvæsenet, Marineforening, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibbygning, Handel og Eksportindustri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

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

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

Fregatternes Duel.



Den engelske Fregat »Guerriere«s Nederlag, da den indlod sig i Kamp med de unge amerikanske Fristaters Fregat »Constitution«, i den første Søtræfning ved Newfoundlandbankerne den 18. August 1812.

50 ØRE 36 Sider.
No. 2 1929

36 Sider. 50 ØRE
FEBRUAR 6. AARG



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

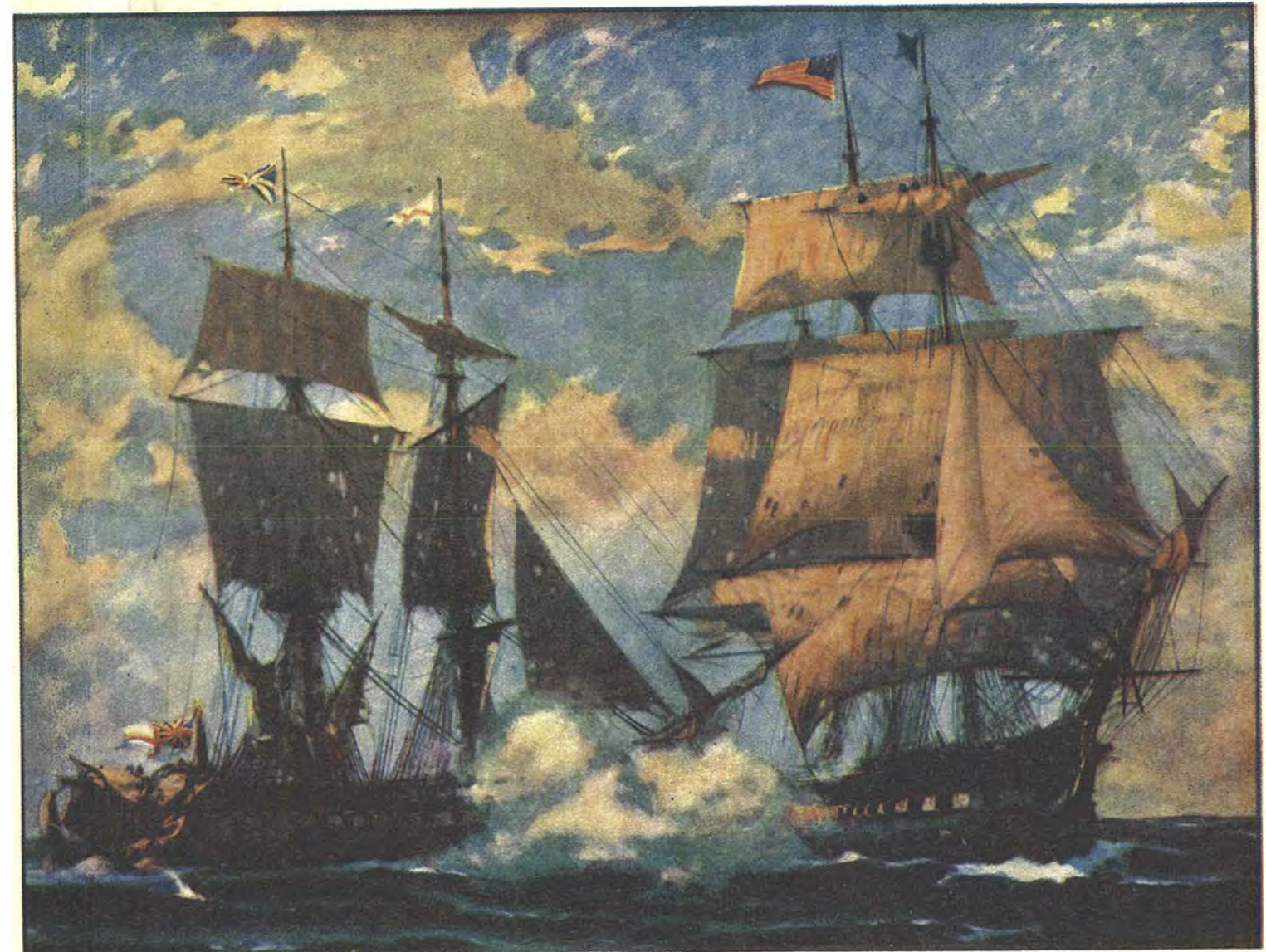
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederforening, Danske Sjøskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandkaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Færdselsbureauer, forskellige i Skibslært, Skibsbygning, Handel og Eksportindustri, interesserede Partier og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

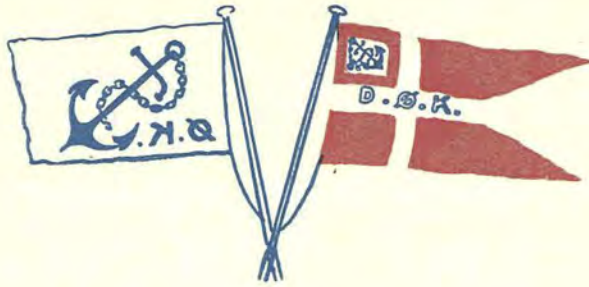
PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of Steamship- and Sailingship-Owners, Shipbuilders, Officers and Crews of the Mercantile Marine and the Royal Navy, Fishermen, Dockers, Trade and Export-Industry and The International Seafarers Federation.

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

Fregatternes Duel.



Den engelske Fregat »Guerriere«s Nederlag, da den indlod sig i Kamp med de unge amerikanske Fristaters Fregat »Constitution«, i den første Søtræfning ved Newfoundlandbankerne den 18. August 1812.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

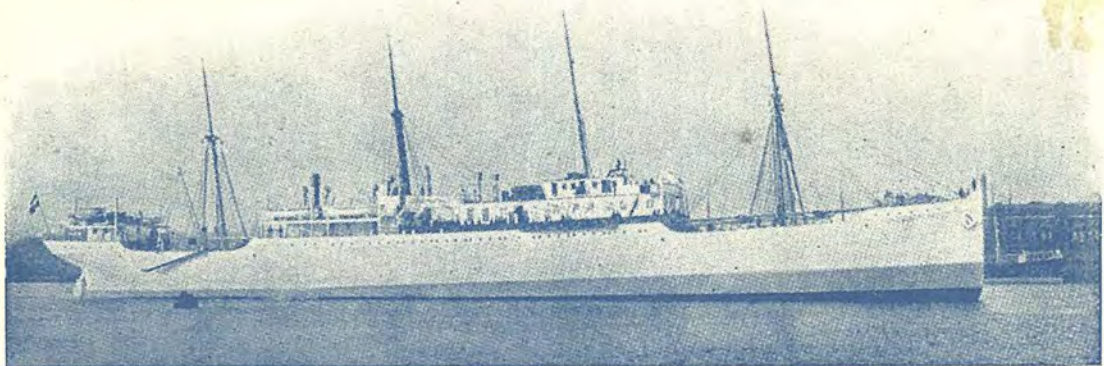
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, Vladiwostock, Seattle, San Francisco, Valpariso, New York, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark

Danish Shipping Company Ltd. A/s

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

Set. Annæ Plads 28

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

København K.

Telegram-Adresse: P A C A O

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
,, 50529 (udenfor Kontortid)
,, 50589 (Havaritelf. 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.

TELF. 1243-12843.
TELGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX,
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

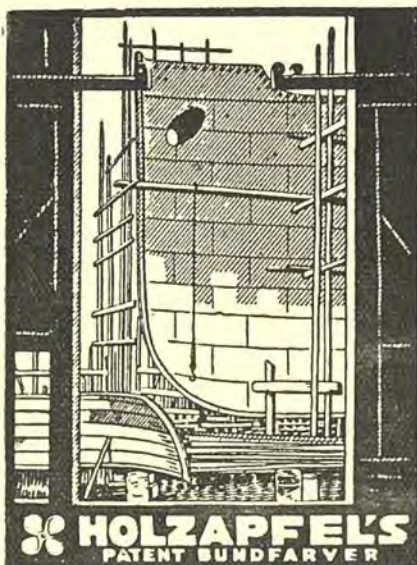
LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

EN ANNONCE I

„VIKINGEN“

BLIVER LÆST!

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

Den bedste anbefaling

for

HEMPEL'S

PATENT-FARVER

er de mange Efterligninger

Men vogt Dem, thi nogle af vore Konkurrenter under sig ikke for at efterligne vore Mærker.

Kun hvis Navnet HEMPEL findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er søgte

J. C. HEMPEL'S
SKIBSFARVE-FABRIK

Eneste danske Special-fabrik for Patent-Farver

København K





Med de to Skibe »Resolution« og »Discovery« kastede Cook Anker i Kealakekuabugten i Januar 1799, hvor de Indfødte troede, at Cook var deres Gud: »Lonok«.

Briggen »Merkur«. I Canada skulde han understøtte General *Wolf*, der belejrede Quebec, som paa den Tid var en fransk Koloni.

Derovre tog Cook naturligvis aktiv Del i Felttoget mod de Franske, men han fandt dog ogsaa Tid til at kortlægge hele St. Lawrence Flodens mægtige Udløb, ligesom han ogsaa studerede Astronomi.

I 1760 blev han kaldt hjem til England, hvor han giftede sig med Miss *Batts*, men han fik ikke Lov til at fryde sig ved Ægteskabets Glæder ret længe; han var for dygtig en Mand til at faa lange Ferier og blev snart sendt tværs over Atlanten igen for at kortlægge Labrador og New Foundlands udstrakte og øde Kyster.

Derovre iagttog Cook ogsaa en Solformørkelse, som han observerede og beregnede med matematisk Nøjagtighed og indgaaende astronomisk Forstaaelse.

Nu var Admiralitetet ikke længer ene om at værdsætte Kaptajn Cook's Evner. Videnskaberne Selskab blev opmærksom paa ham. Og da det var beregnet, at Planeten Venus i 1769 vilde foraarsage en Solformørkelse over den sydlige Del af Stillehavet, udvirkede Videnskaberne Selskab, at Admiralitetet udnævnte Cook til at være Leder af en stor Ekspedition, som skulde afgaa til Sydhavet for at studere dette Naturfænomen.

Paa det Tidspunkt var Cook første Løjtnant i den kgl. Marine med en Lønning af 5 sh. om Dagen; det var jo ikke store Sager, men desuden gav Regeringen ham som ekstra Belønning for

at lede Ekspeditionen den svimlende Sum af »100 Pund Sterling for hele Rejsen«.

Cook traf Forberedelserne med en Grundighed, som er saa betegnende for hele Mandens Virke; han vilde have et Skib, som ogsaa kunde navigeres saavel paa Dybvand som paa Lavvande, saa at han eventuelt kunde kølhale sit Skib, naar en Overhaling tiltrængtes. Samtidig maatte Skibet være stærkt nok til at rumme en mægtig Lading af Proviant og andre Fornødenheder. Fra sine første Leveaar til søs vidste han, at disse Betingelser bedst kunde opfyldes af et Kulskib, og derfor faldt hans Valg ogsaa paa »Endeavour«, en Bark paa 370 Tons, som havde gjort udmærket Tjeneste som Kultramper.

Det var en stor Ekspedition med mange fremragende Deltagere, hvis Navne staar højt anskrevne i Videnskabens Annaler; blandt disse maa nævnes *Josephs Banks* (den senere Sir Joseph, Præsident for Videnskaberne Selskab), der var en ung, velhavende Botaniker, som selv ydede 10,000 Pund til Ekviperingen. En anden Deltager var den unge svenske Dr. *Solander*, en Elev af den store *Linnæus*.

»Endeavour« havde en Besætning paa 84 Mand og var velforsynet med større og mindre Skyts.

Cook sejlede ud fra Plymouth i August 1768, rundede Cap Horn i April 1769. Her iagttog han Solformørkelsen, der blev en fuldendt Succes, eftersom der ikke var den mindste Sky paa Himlen. Foruden denne Observation lød Cooks Ordre ogsaa paa at søge efter det Fastland, som man



antog udfyldte Pladsen mellem Sydamerika og New Zeeland.

Han satte først Kursen mod New Zeeland og undersøgte dets Kystlinje, hvorved han opdagede det Stræde, som har faaet Navn efter ham (Cook Strædet), og som gennemskærer dette Land.

Herfra sejlede Cook til Australien (eller New Holland, som det hed paa den Tid), hvor han kastede Anker paa Østkysten og landede i en god Havn, som han kaldte Botanic-Bugten, fordi Banks fandt et Mylder af Planter, der hidtil ikke var kendt af Botanikere.

Det skete i April 1770, og naturligvis drømte Cook ikke om, at Botanic Bugten senere hen skulde blive Landingspladsen for Englands Forbryderverden. Han kortlagte en stor Strækning af Australien, som han kaldte New South Wales, fordi dets Bjerge mindede ham om gamle England. Og her havde han nær mistet sit gode Skib paa det saakaldte Barrier Rev, saa han maatte sætte »Endavour« paa Grund for at reparere det.

Mens Cook havde travlt med at udbedre Skaden, gik Banks og Solander omkring og plukkede Blomster, og

de fik ogsaa fat paa et mærkeligt Dyr, som de Indfødte kaldte »Kænguruh«, hvorved ogsaa Dyrerigets Forskere fik en Nyerhvervelse.

Da »Endavour« var i Stand til at flyde igen, var der Slingerage. Revet havde revet for haardt i det gamle Skrog, og Cook maatte tænke paa at vende hjemad; men forinden han forlod denne Verdensdel, tog han den i Besiddelse i Kongen af Englands Navn, for han havde opdaget, at dette Territorium ikke var landfast med New Guinea, der tilhørte Holland.

I Oktober s. A. naaede Cook til Batavia med et havareret Skib, men en kærnesund Besætning. Tre Maaneder efter, da Skibet atter var sødyg-

tigt, var derimod Besætningen i en elendig Tilstand. Det var bogstaveligt et Hospitalskib, Cook førte hjem til England, og førend han kunde kaste Anker i Plymouth, havde han maattet lægge 23 af sine Mand til Hvile paa Havets Bund.

Ekspeditionen havde varet 3 Aar, og dens Resultater var store. Cook havde sandelig fortjent sine 5 sh. og de Hundrede Pund i Tilgift. Han havde aabnet en ny Æra, de videnskabelige Rejseres Tidsalder. Ekspeditionens Beretninger var

fuldendte i enhver Henseende, ikke blot Beskrivelser og Kort af nye Lande, men ogsaa udtømmende Skildringer af Indbyggerne og deres Levemaade, samt de nye Landes Flora og Fauna. Naturen fornægter ikke sig selv, og Cooks Beretninger indeholdt da ogsaa altid en Omtale af den paagældende Egns Jordbund — han kom jo ikke fra Bondelandet for ingenting.

Men Cook havde jo ikke fundet det store Fastland, som »de kloge Mænd« gik derhjemme og regnede ud maatte ligge mellem Syd Amerika og New Zeeland. Han havde jo ikke bevist, at det ikke eksisterede, saa maaske var det der alligevel, men-

te de, og derfor blev Cook sendt ud paa en ny Ekspedition, denne Gang med to Skibe, »Resolution« og »Adventure«.

Han sejlede hjemmefra i Juli 1772, rundede Cap det gode Haab og styrede til New Zeeland, som blev hans Navigationsbasis. Herfra sejlede han op og ned og paa kryds og tværs af Sydhavet, helt ned til de mægtige Isbræer, og kom til den Slutning, at hvis der virkelig »findes noget Fastland hernede, maa det ligge saa langt mod Syd, at det er aldeles utilgængeligt paa Grund af Is«. Cook havde Ret. Og han havde peget mod det store vide Continent, hvis Hemmeligheder Kommandør Byrd netop nu ogsaa søger at fra-



Mindesmærket, som Englænderne rejste over James Cook der, hvor han blev myrdet.



vriste den grumme Natur. — — Det varede 3 Aar, før Cook kom hjem igen til England med et nyt og fyldigt Kort over Sydhavet; han havde opdaget nye Øer og bekræfter ældre Opdagelser, — han havde erstattet Gisninger med Kendsgeringer.

Desværre havde han mistet en Snes Mand, som var blevet ædt af en Maoristamme paa New Zealand. Det pinte ham meget, men han havde ikke formaaet at afværge dette Drama.

Cook blev valgt til Medlem af Videnskabernes Selskab og fik Copley Medaljen for en Afhandling om Skørbug og dens Behandling. — Cook kendte nemlig til Skørbug; han havde maattet kæmpe med denne Plage, Sømændenes Sot, paa begge sine Rejser. Og han var ingen Fusker — heller ikke paa dette Felt.

Nu kommer vi til det sidste Kapitel i hans eventyrlige Karrière. Han vilde undersøge, om der fandtes en nordlig Passage mellem Atlanterhavet og Stillehavet. Han udrustede derfor to Skibe, »Resolution« og »Discovery«, hvormed han først sejlede til Sydhavet og derpaa satte Kursen mod Nord, indtil han traf paa den Øgruppe, som han kaldte Sandwichøerne til Ære for hans Velynder, Jarlen af Sandwich — de nuværende Hawaii Øer.

Herfra sejlede han til Nordamerikas Kyst og fortsatte op til Beringhavet, hvor Isen imidlertid standsede hans Fremfærd — Nordvestpassagen var stadig en Gaade.

Cook vendte derefter Stævnen mod Syd og naaede tilbage til Sandwich Øerne, hvor han kastede Anker i Kealakekua Bugten i Januar 1779. Hawaiianerne troede, at han var deres Gud »Lono«, der var kommet tilbage til sit Folk, og deres Konge, Kalaniopuu, modtog ham med store Hædersbevisninger og overlod ham Templet i Napoou.

Omsider sejlede Cook bort, men han blev nødt til at vende tilbage, da et af hans Skibe var beskadiget; han fik snart at vide, at de Indfødte havde skiftet Mening angaaende hans Guddommelighed.

Det kom til smaa Gnaverier, og de Indfødte stjal en af hans Baade. Cook drog da over til Kongen for at sikre sig dennes Person og holde ham tilbage som Gidsel, indtil Baaden blev tilbageleveret.

Mens Cook var borte, dræbte imidlertid en af hans Mænd en Høvding, fordi denne vovede at sejle over Bugten, hvilket stred mod Chefens Ordre. Og saa gik det galt.

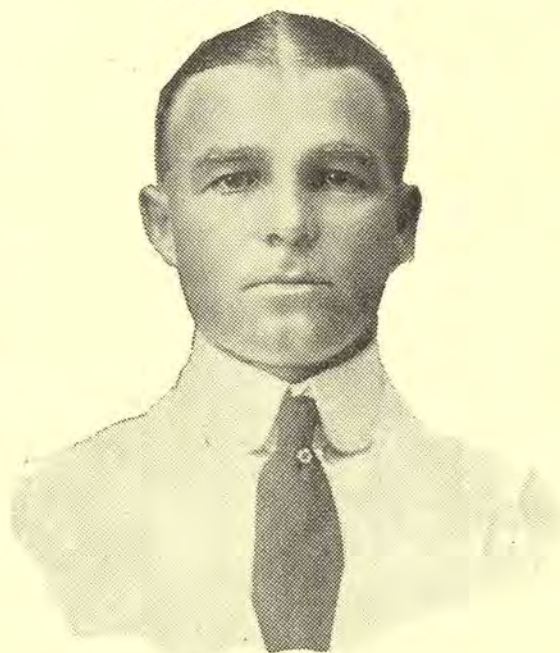
De Indfødte blev rasende, og da Cook vendte

tilbage, blev han afskaaret fra at gaa ombord. Hawaiianerne trængte ind paa ham, han skød en af dem, men til Gengæld stak de rigtignok ogsaa ham selv ned.

Under højtidelige Ceremonier brændte de Indfødte nu Cooks Legeme for at befri Benene for alt Kød. Benene skulde da højsættes, som Skik var for de store Høvdinges Vedkommende, og som saadan regnede de dog alligevel Cook.

I yderste Øjeblik lykkedes det imidlertid Kaptajn Clerke, som nu overtog Ekspeditionens Ledelse, at bemægtige sig nogle Rester af Cooks Legeme, som indsvøbt i »Union Jack« blev ned-sænket i Kealakekua bugten under fuld militær Honnør. Senere rejste »Old England« det store Mindesmærke over Kaptajn Cook nær ved det Sted, hvor uciviliserede Indfødte dræbte en af Datidens største Opdagelsesrejsende og Videnskabsmænd.

Den frygtelige Ulykke paa Kinakysten.



Kaptajn Marius Jensen.

China Steam Navigations Damper »Hsin Wah« — et Skib paa 1940 Tons — var paa Vej fra Hongkong til Shanghai, da det stødte paa en Klippe ud for Wogland Øen tidligt paa Morgenstunden. Det lykkedes at faa Skibet af Grunden efter Grundstødningen, men kun faa Minutter efter gik »Hsin Wah« ned med Passagerer og Mandskab, ialt ca. 400, hvoraf kun 20 Mennesker blev reddet.

Kaptajnen og 1. Styrmand var danske; medens



den sidste, *Peter Jacobsen*, blev reddet, da han fuldstændig udmattet var ved at synke og nu i meget forkommen Tilstand befinder sig paa et Hospital i Hongkong, gik Kaptajnen, *Marius Jensen*, ned med Skibet og druknede.

Af de sparsomme telegrafiske Meldinger angaaende Ulykken fremgaar det dog tydeligt, at Kapt. Jensen til det sidste blev staaende paa Skibet og udsendte sine Nødsignaler.

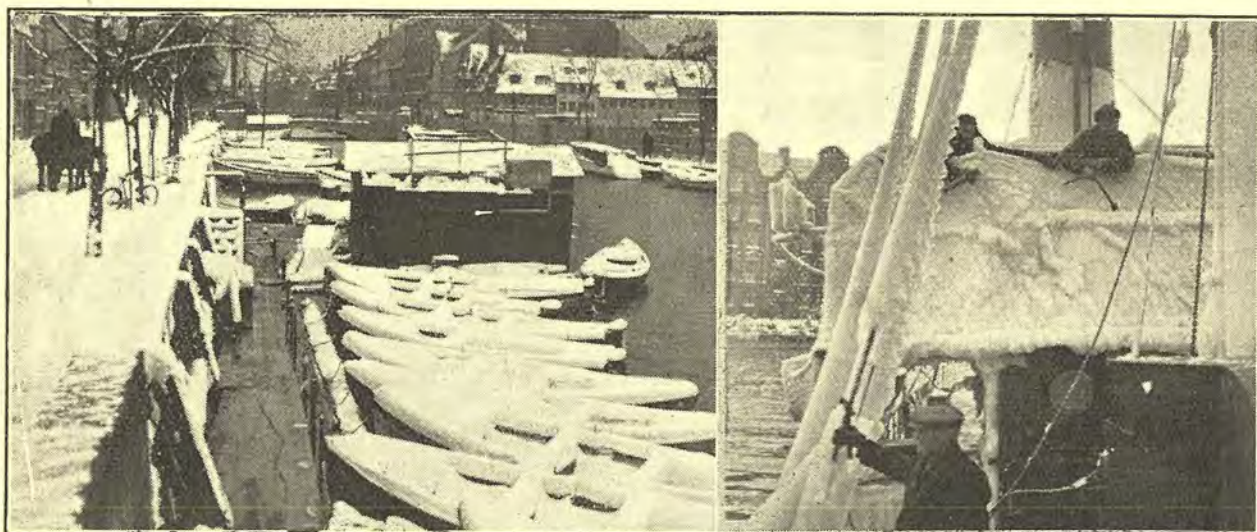
Kapt. Jensen blev kun 47 Aar gammel. I 17 Aars Alderen kom han til Søns med engelske Skibe, og i de sidste 15 Aar har han sejlet som Fører

i Østen efter at have taget den engelske Eksamen.

Den Afdøde var barnefødt i Jyderup, Søn af afdøde Tømmermester J., hvor enkelte Slægtninge findes, ligesom i Kina, hvor Kaptajnen var gift med en fransk Dame og havde deres Hjem og deres Vennekreds.

Kort efter, at Skæbnen havde indhentet ham, satte Ulykken ham dog straks det skønneste Eftermæle gennem Telegraferne — en saare fattig Trøst for de enkelte, ganske vist, men en ny dyrekøbt Hæder for de danske Søfolk.

VINTERSTORMENS HÆRGEN

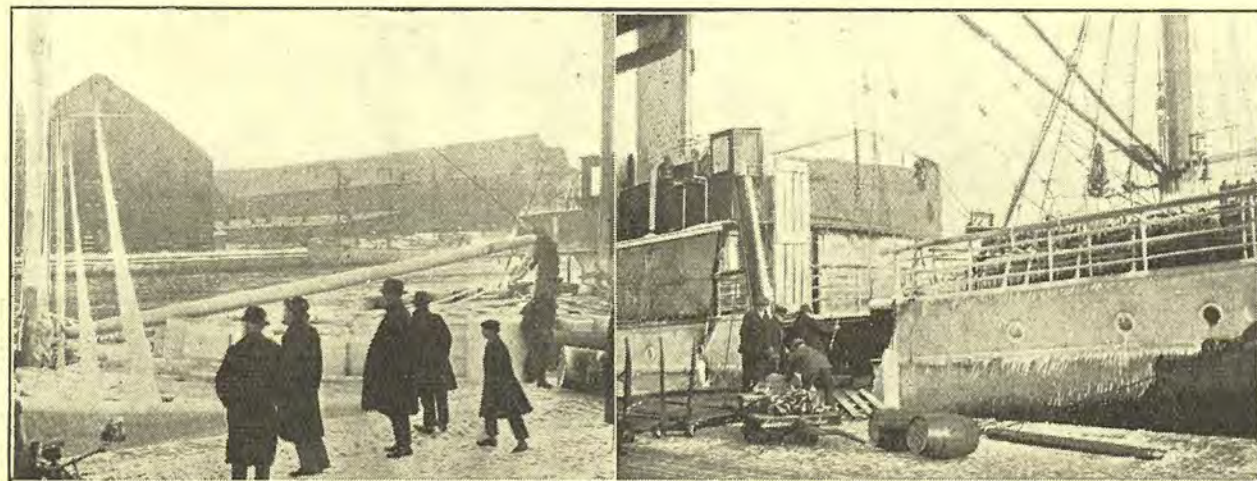


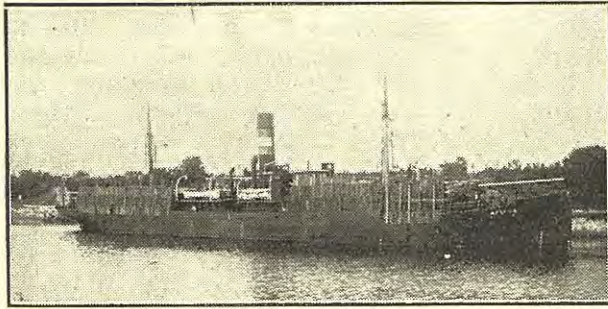
Det strenge Vintervejr har raset fælt i Januar og afstedkommet mange Kalamiteter saavel til Lands som til Vands.

Naar Landbefolkningen først rigtig har mærket Naturens frygtelige Magt, som i Aar har givet sig Udslag i saa mange Besværligheder paa selve Landet — i Byerne gennem Trafikforstyrrelser, indesneede Bygninger, ufremkommelige Veje, indefrosne Mennesker og Dyr o. l., saa kommer alligevel Tankerne op om, hvorledes *de* har

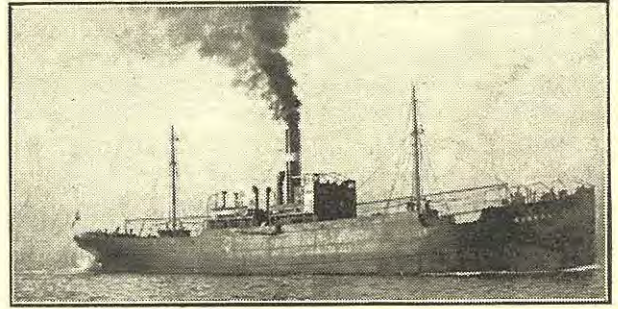
det, der er ude paa Søen i den store Kamp mod Elementernes Rasen.

Vore Fotografer har taget nogle Billeder fra en Del af de værste Efterdønninger af Genvordighederne, som Fotograferne tilfældigt observerede. Det er af Fartøjer, der lykkeligt er kommen i Havn for at lappe lidt paa Skavankerne derude fra, o. s. v. De taler jo ogsaa deres stumme Sprog. Formentlig er vi over det værste, maa man haabe.





S/S »Aslaug«.

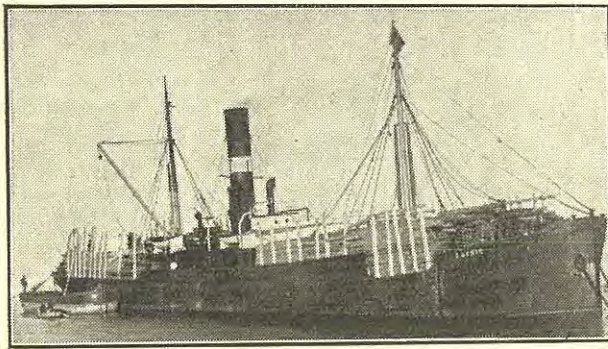


S/S »Gudrun«.

DE 40 AAR — DAMPSKIBSSELSKABET „TORM“

Den 14. Januar 1889 stiftede Kaptajn *D. Torm* og Kaptajn *Chr. Schmiegelow* Rederiet »Torm« med en meget beskeden Aktiekapital og en Flaade, bestaaende af et Skib.

Til at begynde med var Udsigterne heller ikke lige-



S/S »Estrid«.

frem lyse. Skibsfarten havde den Gang, ligessaavel som nu i de senere Aar, langtfra gode Vilkaar.

Men det gik dog, gik endog meget støt og roligt og bestandig fremad, saaledes at Selskabet i 1914 ejede en Flaade paa 12 Skibe med en samlet Dødvægttonnage paa 12,750 Tons.

Syv Aar forinden var dog Kapt. Torm afgaaet ved

Døden og erstattet med Direktør *C. Kraemer* fra »Ø. K.«, som korresponderende Reder, medens Direktør Schmiegelow blev Formand i Bestyrelsen.

Under Verdenskrigen gik Halvdelen af Selskabets Flaade tabt; men ved Krigens Afslutning var der alligevel tilstrækkeligt til Forøgelse og Fornyelse af Tonnagen, hvilket ogsaa besørgedes prompte.

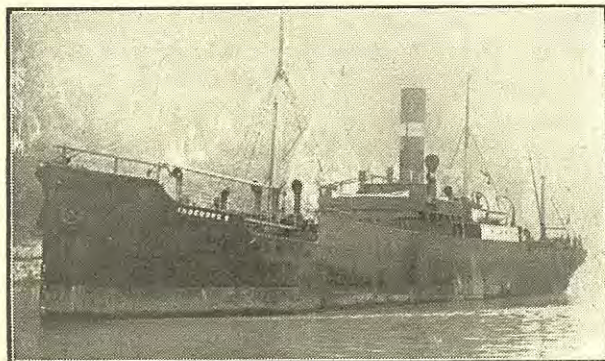
I 1922 fratraadte Direktør Kraemer som korresponderende Reder for at træde ind i Bestyrelsen, hvis Formand han nu er. Og nu disponerer man over en Flaade af 17 moderne Skibe med en samlet Dødvægttonnage paa 38,500 Tons foruden to Nybygninger, der er bestilt ved Helsingørs Skibsværft.

Aktiekapitalen er nu 2 Mill. Kr.

Til korresponderende Redere efter Skibsreder *C. Kraemer* valgtes mangeaarig Prokurist i Selskabet *Axel Kampen* og en Søn af Direktør Schmiegelow, Skibsreder *A. Schmiegelow*, der begge allerede har bevist, at de bevarer de gode Traditioner og derigennem højner den store Anseelse, Selskabet har nydt saa at sige fra Starten op til Jubilæumsdagen, som ganske vist ikke markeredes ved nogen speciel Festlighed, men dog alligevel sporedes ved en Mængde Sympatitilkendegivelser overfor det jubilerende Rederi

— — —

Vore Billeder viser en Del af Selskabets evnerige Flaade — alle i Funktion.



S/S »Ingeborg«.



S/S »Signe«.



„Søkongen“s gamle Observatorium i Renaissancens Tegn.

Af Tautisk Afdelingschef R. J. Sørensen.

Den nære Forbindelse, som Astronomien har med Navigationen, idet Navigationen som bekendt for en stor Dels Vedkommende er praktisk Udnyttelse af Astronomien, vil utvivlsomt interessere Læserne for begge Felter, og jeg skal derfor i de følgende Linier i korte Træk fortælle lidt om Rundetaarn igennem Tiderne, og om Taarnet, saaledes som det i 1929 vil komme til at se ud, naar Omdannelsen til astronomisk Folkeobservatorium har fundet Sted.

Taarnet er bygget til astronomisk Observatorium af Christian IV, og det blev færdigt i 1642. Dets Navn var da »Turris Astronomica Haunienses« (Københavns astronomiske Taarn); men det blev snart almindeligt kaldt Regens-taarnet, hvilket Navn, som bekendt senere er afløst af Betegnelsen: »Rundetaarn«. Murerarbejdet udførtes af Murermestrene *Andreas Freck* fra Breslau og *Schepfel* fra Bern, og Observatoriets Indretning og Konstruktion skyldes *Tycho Brahes* Elev, Astronomen *Longomontanus*.

Taarnet er bygget som 2 hule Murcylindre, imellem hvilke den smukke og ejendommelige Sneglegang snor sig op til Platformen, hvor den paa det sidste Stykke afløses af en Trappe.

Taarnets udvendige Inspriktion er meget ejendommelig, idet den er sammensat af Latin, Hebraisk og Tegn (Retfærdighedens Sværd & Christian IV's Hjerte), og den tydes som: »Doctrinam et Justitiam dirigo Adonai in corde coronati Regis Christiani Quarti«, og i Oversættelse: »Herre oplys den kronede Christian IV's Hjerte med dit Ord og din Retfærdighed.

Som nævnt blev det færdigt i 1642, da de astronomiske Instrumenter efter Longomontanus's

Anvisning sammen med den berømte af Tycho Brahe konstruerede Stjerneglobus var blevet opstillet i et rundt Hus paa Taarnets Platform, og det var da det første danske Stats-Observatorium.

Senere, i 1681, blev den berømte danske Astronom *Ole Rømer* Leder af Observatoriet, og det blev under dennes Regime meget bekendt i Udlandet.

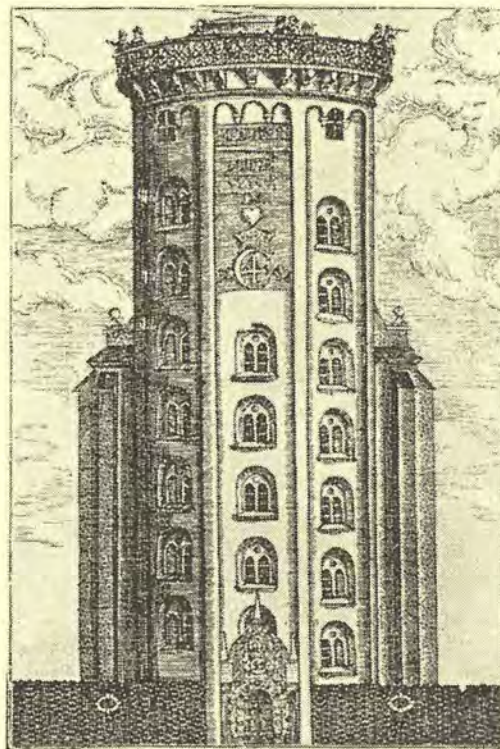
Noget efter Ole Rømers Død, opstilledes ogsaa de af Ole Rømer konstruerede berømte Instrumenter, Passageinstrumentet og Meridiancirkelen, i Observatoriet, som desværre sammen med alle Instrumenterne blev ødelagt ved Københavns Brand i 1828.

I 1778 blev der paa det restaurerede Taarns Platform opført et nyt Observatorium, som var 8-kantet med 2 Udbygninger, og der anskaffedes nye Instrumenter, men i 1861 overflyttedes Instrumenterne til det nuværende Stats-Observatorium paa Østervold, og paa Taarnets Platform op-

førtes senere det nuværende uanselige Trappetaarn, som populært kaldes for »Peberbøssen«.

Dette Trappetaarn vil nu forsvinde for at give Plads for det nye kommende Folkeobservatorium, idet det er Mening, at »Peberbøssen« skal brydes ned til det halve af dens nuværende Højde, og derefter danne Basis for Observatoriets Gulv, som støbes cirkulært i Jernbeton i denne Højde, og op igennem dette Gulv føres en ny Trappe, som giver Adgang til selve Observatoriet. Uden omkring det hele bygges der da en cylindrisk Opbygning af Tømmer, som vil danne Observatoriets Ydervæg, og oven paa denne bliver der anbragt en cirkulær Skinne af \perp Jern, hvorpaa Drejekuppelen kan bevæge sig.

Selve Kuppelen bliver 5 Meter i Diameter, og



Rundetaarn, som det var.



Rundetaarn, som det er.

denne dækkes af 2 Lemme, som med Snoretræk kan skydes ud til Siderne.

Dette er den mest moderne Form for en Kuppel, og det bliver den første af denne Art i Danmark. — Observatoriets Hovedinstrument bliver en astronomisk Kikkert paa 15 cm i Diameter og af 3 Meters Længde. Objektivet i Kikkerten bliver en *Merz* Linse paa 2280 cm Brændvidde (*Merz* er den berømte tyske Astronom og Fysiker *Fraunhofer's* gamle Firma). — Maximumforstørrelsen er 450 Gange, men der leveres iøvrigt forskellige Okularer, saaledes at Forstørrelsen kan varieres efter Forholdene.

Paa Siden af Hovedkikkerten findes en mindre Søge-Kikkert med 80 mm Objektiv og med 50 cm Brændvidde. Søgeren anvendes med en ringere Forstørrelse og spænder derfor over et større Synsfelt, og Hensigten med den er, at man deri let og hurtigt kan ind-

den bygges af Træ, som tækkes med Icopal. Den kommer til at hvile paa Ruller med Kuglelejer, saaledes at den med Lethed kan drejes hen i en hvilken som helst Stilling, og for at den ikke skal kunne blæse af i Stormvejr, bliver den forsynet med Stormsikringer, d. v. s. Jernbøjler, som griber ind under Kuppelens Basis paa Tømmærkonstruktionen.

Den forsynes med en Spalteaabning paa 1,3 Meter, og

stille denne, og dermed ogsaa Hovedkikkerten paa den Stjerne, man ønsker at observere. Med den store Forstørrelse i Hovedkikkerten bliver Synsfeltet nemlig saa meget formindsket, at det vilde være umuligt at op-søge Stjernen i denne.

Paa Okularen-den anbringes en hvid Skærm, som tjener til Observation af Solen, idet man lader det i Kikkerten forstørrede Solbillede falde ned paa Skærmen.

Kikkerten er monteret paa en parallaktisk Opstilling, d. v. s. den kan bevæges omkring 2 Akser, den ene, Timeaksen, indstilles parallel med Verdensaksen, og den anden, Deklinationsaksen er vinkelret herpaa. — Naar Kikkerten drejes omkring Timeakslen, foretager den en Bevægelse, som svarer til Stjernernes Gang hen over Himlen i Forhold til Jordens Bevægelse.

Naar man, ved Hjælp af Rektascension, Stjernekløkket og Deklination har indstillet Kikkerten paa en Stjerne, lader man et Urværk dreje Kikkerten i denne Bevægelse, og man vedbliver da stadig at have Stjernen i Synsfeltet.

Højden af den parallaktiske Opstilling til Midten af Kikkerten er 3 Meter, og saavel Kuppel som Kikkert og Opstilling etc. er konstrueret og bygges af Firmaet

Cornelius Knudsen i København paa dettes nautisk-astronomiske Værksteder.

Endvidere vil der komme forskellige Hjelpeapparater f. Eks. et Stjernespektroskop, d. v. s. et Apparat, der bestaar af et Sy-



Taarnets ejendommelige Rebus.



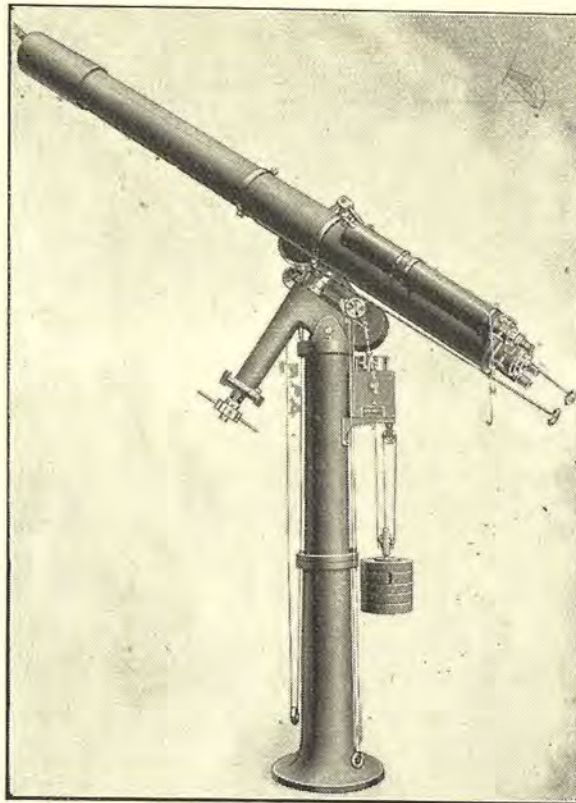
Rundetaarn, som det bliver.



stem af Prismer, som spreder de modtagne Lysstråler i Farver, afbrudte af de saakaldte Fraunhoferske Linier, og af hvis Beliggenhed i Spektret man bestemmer de Stoffer, som findes i Stjernernes øverste Lag.

Endvidere faar Observatoriet et kombineret Stjernetids- og Middeltidsur, ved Hjælp af hvilket man hurtigt og bekvemt kan indstille Kikkerten paa Stjernekløkslættet, og naturligvis ophænges der Stjernekort.

Endelig vil der paa Taarnets Loft blive indrettet en Foredragssal og et historisk-astronomisk Museum, som bl. a. vil komme til at rumme en korrekt udført Model af Tycho-Brahes »Stjerneborg« paa Hveen, og et gammelt Planetarium (Model til Anskueliggørelse af Planeternes ind-



Den bevægelige Kikkert.

byrdes Stillinger og Rotation omkring Solen), som er en Levning fra Rundetaarns tidligere astronomiske Tilværelse og konstrueret af Astronomen *Peter Horrebow*. Dette bliver nu igen restaureret og genopstillet.

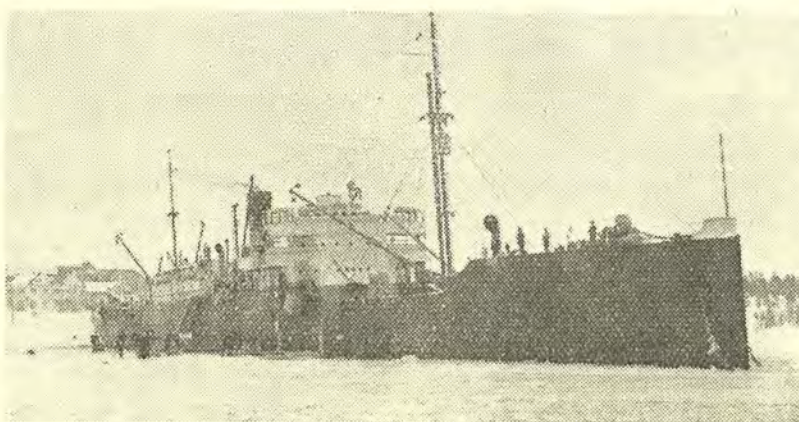
Det gamle ærværdige og skønne Rundetaarns Genforening med Astronomien er altsaa nu en Kendsgerning, og naar hele Folkeobservatoriet om nogle Maaneder bliver færdigt, bliver der mod en ringe Entré Adgang for alle, som ad Taarnets Sneglegang og gennem Observatoriets Kikkert interesserer sig for at komme Firmamentet nærmere.

Altsaa en Renaissance for den gamle »Søkonges Observatorium i det ærbødige Taarn, som sikkert herved vil faa en endnu større Tiltrækningskraft end det hidtil har haft.

En ny Søulykke i Atlanterhavet.

Scantie America Liniens Damper »Saguache« hjærgede fornylig i Atlanterhavet 26 Mand fra den tyske Damper »Roedelheim« af Bremen, hvorimod Skibets 3die Maskinmester og Tømmermanden druknede.

»Roedelheim« var sprunget læk, og da Ladningen bestod af Papirmasse og kom i Berøring med Vandet, sprængtes Skibet. — — — Det var Meningen, at Damperen skulde losse i New



Damperen »Saguache«.

York, og Lille Juleaften meldte den alt vel ombord.

S/S »Sagnache« havde været i København og losset en Del af sin Ladning, hvorefter Skibet i Gøteborg havde indtaget Ladning til Amerika og passerede den 28de December Landsend.

En Uges Tid senere var det, at de amerikanske

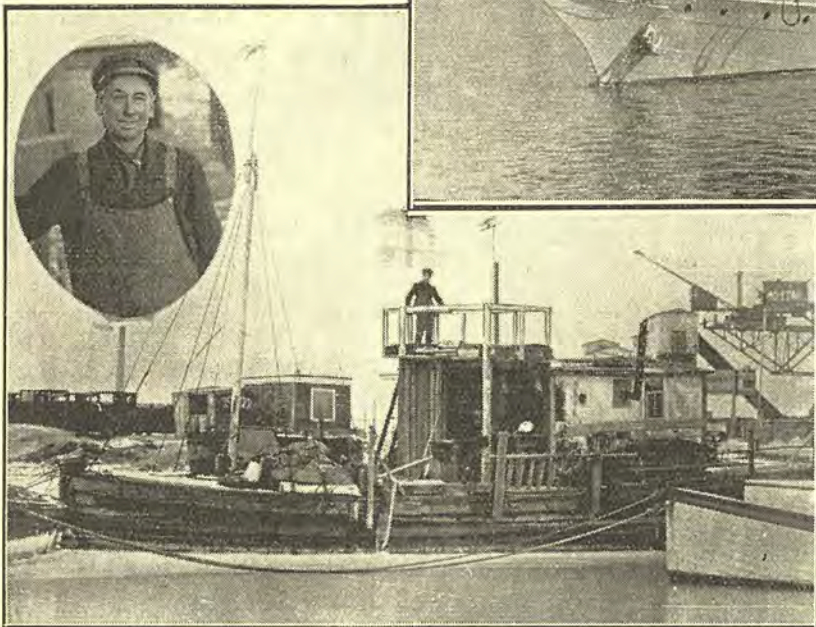
Søfolk i Atlanterhavet reddede de 26 Mand fra den tyske Damper.



EKSTREMER

Mangemillionæren *Fords* Lystyacht og Matros *Hansens* Beboelsespram bringer vi i Dag paa samme Side. — Modsætningerne maa alt-saa mødes igen.

Fords Fartøj er vel Tip-Top i Retning af et luksuriøst udstyret Opholdssted, en prægtig Sejler med al tænkelig Komfort ombord, rigtig et Sted, hvor en Mand af Fords Støbning, kan give sig Tid til at skrive en filosoferende Bog om Menneskenes Tilværelse i en fjern Fremtid, hvis Udvik-



Spiritus, det er nemlig hverken heldigt for det enkelte Individ eller for Industrien, paastaar Forfatteren.

Saaledes har alt-saa det ny Utopia set ud for Mr. Fords Blik, medens han med et lille udsøgt Selskab kredsede ud for den amerikanske Riviera, hvor den hans nyeste Bog, kaldet »Min Industri-Filosofi«, kom til Verden.

* * *

Saa kaster vi Blikket paa det andet Billede. Fotografen har ta-

lingen virkelig vil rette sig efter de Profetier, Ford mener.

Det er nemlig hans Ideer i den ny Bog, at Maskinerne tilsidst helt vil træde i Stedet for manuelt Arbejde, selv Maden skal koges paa Maskine i store Institutioner udenfor Hjemmet og leveres til Forbrugerne, hvor som helst i varm og lækker Tilstand, ligesom ombord — med Modifikation naturligvis.

Landbruget vil kulminere i Andelsdrift, hvor alle Ejendomme indenfor et vist Distrikt drives i Fællesskab og derved opnaar et langt større Udbytte.

For Søfartens Vedkommende skal det gaa paa samme Maade.

Ligeledes kommer Ford ind paa sine moralske og socialogiske Idealer: — Ingen Tobak og ingen

get det ude i det yderste af Sydhavnen, netop lige bag ved en af Mangemillionæren Fords Fabrikker her i Europa.

Der ligger en ældgammel Pram med en højst mærkelig Overbygning, et ganske pudsigt Dæks-hus er opbygget paa det frøuede Dæk, saagar med Skorsten, ja, endog en veritabel Kommandobro er sat op af de flittige Hænder, som ene og alene har besørget hele Udrustningen.

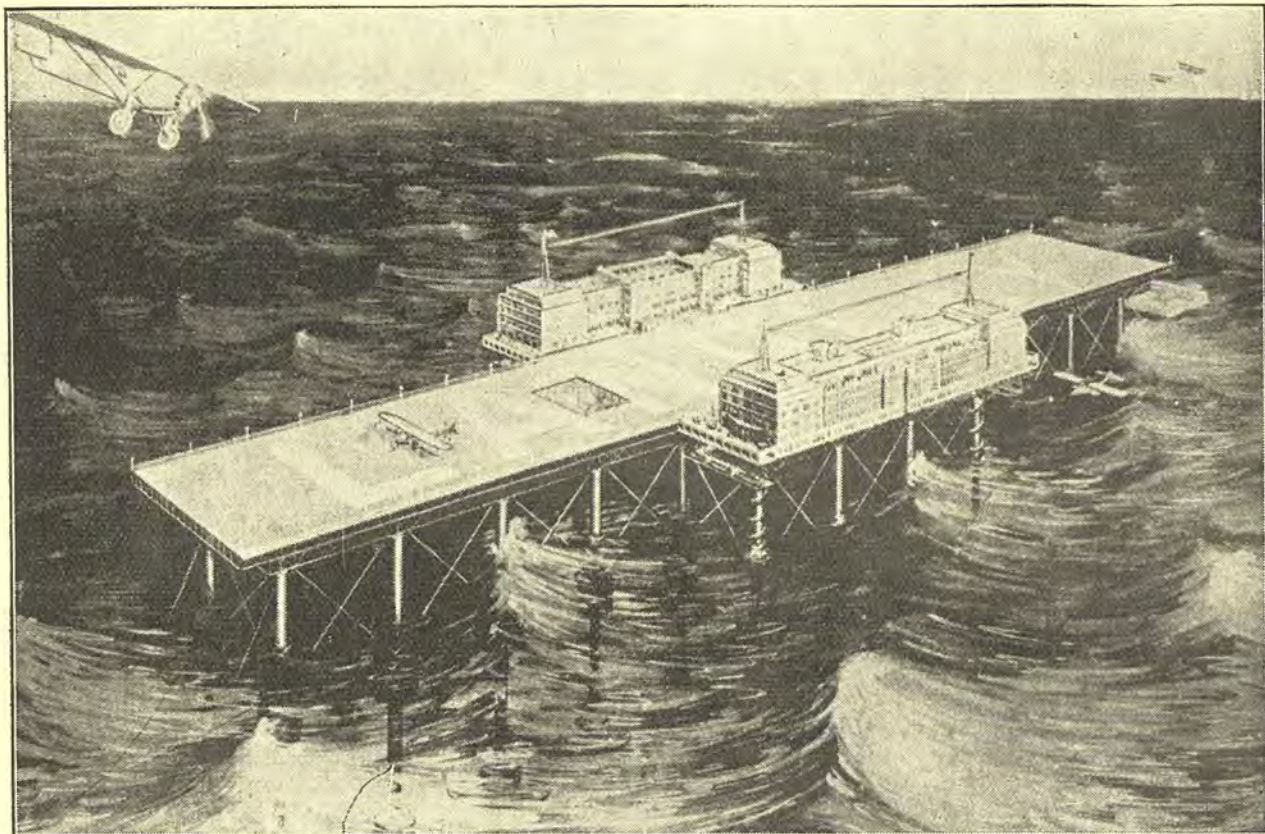
Oppe paa Broen har man en henrivende Udsigt udover Køge Bugt, og nede i Huset er ligefrem hyggeligt.

Manden, som har slaaet sig ned her, er en halvhundredaarig Matros *Hansen*, som i mange Aar har pløjet Bølgerne, og som ogsaa tog sit Job under Krigen mellem Nordsøens Miner og Undervandsbaadens djævelske Spil.

(Fortsættes nederst paa næste Side).



Et Fremtidsprojekt nær Virkeligheden.



De amerikanske Turister lader røre paa sig i de store Turistbureauer for at opnaa en Tur over Atlanterhavet pr. Flyveskib eller Flyvemaskine.

Denne Trang til »at gøre Atlanten «gennem Luft» har allerede sat sine Spor i Starten af et større Kapitalkonsortium, som stærkt spekulerer i at anbringe en Landingsplads et langt Stykke ude i Ozeanet, hvor Havbunden selvfølgelig ikke er altfor dyb.

Konsortiets Medlemmer ræsonnerer som saa, at om ikke Flyverne med deres Passagerer kan gøre det i én Tur, saa har de Konsortiets kunstige Landingsplads at ty til. Og selv om maaske de fleste gerne vil helt over, saa er der ogsaa en Mulighed for

Turister kun vil til den lille Ø, tour og retur — eventuelt med faste Ankomst- og Afgangstider, som sædvanlig ad andre mindre farefulde Ruter.

Det yderst kostbare Arrangement skal kunde forrente sig ved meget høje Priser for den ekstraordinære Udflygt, og navnlig Opholdet i det store Hotelkompleks, der vel nok kan blive en ekstraordinær Attraktion for den amerikanske Millionærverden.

Foreløbig er Modellen frembragt og den ser da ogsaa meget tiltalende ud, men Ingeniørerne faar nok store Spekulationer med at føre Komplekset ud i Virkeligheden, selv om der er mere end tilstrækkelig Kapital til Raadighed, og nok eventyrlystne Gæster til den kunstige Ø.

EKSTREMER

(Fortsat fra foregaaende Side).

Ligesom saa mange andre brave Sømænd var Hansen ogsaa med til at redde flere Skibsbesætninger; han gjorde sin Pligt, siger hans Skudsmaal, og det synes han selv ogsaa at være tilfreds med, omend Skæbnen var haard ved ham, som Belønning.

Ved Hjemkomsten ramtes han af en Ulykke, der foraarsagede et 11 Maaneders Hospitalsophold. Og da han saa kom ud, var der hverken Arbejde paa Sjø eller i Land for ham. Han var ugift og saa stod han paa Gaden.

Saa trak Matros Hansen sig tilbage fra den videre Udvikling for en fattig Sømand, og indrettede sig i den herreløse Pram, fjernt fra Storbysens Trængsler. Og her befinder nu han sig saapas vel, og ønsker ingen Forandring udover at faa Arbejde, som der heldigvis er en Mulighed for, naar hans Nabo, Fordfabriken faar rigtig Fart i Bedriften.

Det vilde nu være hans Ideal, den fuldkomne Lykke.Ja, saaledes tænker for Tiden Matros Hansen ombord i sin Pram i Sydhavnen. Om »Fremtiden« — skriver han ikke filosoferende Bøger.



To Nybygninger fra Nakskov Skibsværft.

Ulykkede Prøveture.

Nakskov Skibsværft har afholdt Prøvetur i Øresund med Tankmotorskibet »Sir Karl Knudsen«, bygget til Dampskibsselskabet »Siljestad«, Oslo (korresponderende Reder A. T. Klaveness & Co., A/S., Oslo).

Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 467 Fod $\frac{1}{2}$ Tom., Længde mellem Perpendikulærer 450 Fod, Bredde paa Spant 59 Fod, Dybde til Hoveddæk 34 Fod 4 Tom.

Det er bygget efter Isherwoods langskibs Spantesystem til Lloyds Registers højeste Klasse og har en Lasteevne af ca. 11,200 Tons ved et Dybtgaaende af ca. 26 Fod. Lastrum-



„Sir Karl Knudsen“.

mene er inddelt i 20 Højtanke og 12 Sommertanke, udstyret med svære Rørledninger til Ind- og Udpumpning af Olie.

Lastrummene er endvidere forsynet med Varmespiraler for Opvarmning af svære Olier. Forude er et mindre Lastrum og midtskibs Pumpemaskineriet, som bestaar af: to dampdrevne Duplex Pumper à 300 Tons pr. Time, og en Ballast- og Brændseloliepumpe, alle af Fabrikat: Hayward-Tyler & Co. Med disse Pumper kan Lasten losses i ca. 20 Timer.

Skibet er iøvrigt bygget med Poop, kort Bro og Bak.

Dæksbesætningen bor agter i Poopen i 2-Mandskamre med tilhørende Baderum og Messe. I Poopen er ogsaa indrettet Beboelse for Fyrbødere, Smørere, Elektrikere, Pumpemænd, Kokke etc.

Paa Poopen er Kamre for Maskinofficererne med Officersmesse, Bad etc., samt Kabys, Pantry og Proviantrum.

I Hus paa Broen er Salonen indrettet med Spisesalon og Opholdsrum, Hospital, Kamre for alle Styrmandene, Læge og Steward, Bad o. s. v. Ovenover

er Kaptajnens Kahyt med Soverum og Bad og desuden Lodskammer. Endelig er øverst Kommandobro med Bestikhus, Radiostation med $1\frac{1}{2}$ K. W.-Senderenergi med Radio Pejleapparat og Telegrafistkammer.

Maskineriet er agter og bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa ialt 4000 I. H. K. Endvi-



„Columbia“.

dere findes 2 oliefyrede Dampkedler, leverede af Akts. Frichs, Aarhus, til Opvarmning og Udblæsning af Tankene.

Til Opvarmning af Skibets Opholdsrum er tillige en Exhaustkedel, leveret af The Clarkson Thimble Tube Boiler Co., Ltd., London.

Hjælpe-maskineriet bestaar af 2 Stk.

2-cyl. Dieselmotorer med Dynamoer hver paa 100 E. H. K., leveret af Holeby Dieselmotorfabrik. Kølemaskineriet er leveret af Akts. Drammens Jernstøberi og mek. Værksted, Elektromotorerne af Thomas B. Thrige, Odense. Radiostationen er fra Norsk Telefunken Radioaktieselskab, Oslo. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie & Co.s Fabrikat, medens Ankerspillet, Losse- og Forhalingspil er dampdrevne.

Samme Værft afholdt ligeledes Prøvetur med sin Nybygning Nr. 35, m.s. »Columbia«, bygget til Dampskibsselskabet »Orient«, Akts., København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 401'-0", Længde mellem Perpendikulærer 35'-8", Bredde paa Spant 54'-3", Dybde til Hoveddæk 27'-4", Lasteevne 8200 Tons D.W.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse som almindelig Lastebaad med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter og er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde og indrettet til Brændselolie.

(Fortsættes nederst paa næste Side).



„Søfolk og Kakerlakker er der nok at i Nyhavn“.

En Virkelighedsskildring. Genfortalt af Kadetaspiranten.



Onkel fortæller.

En Aften, Onkel havde sat sig til Rette og tændt sin Pibe, plagede vi ham, som sædvanlig, om en lille Historie fra den Gang, han endnu var i fuld Vigeur paa Søen.

— Ja, ser I, begyndte Onkel lidt lavmælt; jeg kendte en Gang i min Ung-

dom i nogle faa Døgn en Skipper, Holger Nielsen fra Marstal. Han havde det Mundheld: »Søfolk og Kakerlakker er der nok af i Nyhavn«. Og da den Historie i Aften skal have en Baggrund, skal den forstaaes efter den Kurs . . .

Med et kraftigt Røgpust, efterfulgt af et træfsikkert Langspyt til Spyttebakken, sluttede Onkel Indledningen og gik over til selve Begivenheden:

En halvmørk August-Aften kom Galease »Louise« og ankrede op i det smalle Sund, der skiller den lille Limfjordsø fra Fastlandet.

»Louise« kom fra Aalborg med Tømmer, der skulde losses paa en Godsejers Mark paa Mors. Øverst i Lasten, lige under den store Luge, laa 80 Sække Cement.

Der var kun 2 Mand ombord paa »Louise«. De havde krydset i Modvind fra Aalborg. Fem Dage havde de været om det Stykke Vej, og da de nu endelig var naaet det meste af Vejen, blev Nielsens Kammerat syg og maatte i Land. Der var ikke en Mand at op-

drive paa hele Øen, og ganske alene kunde Skipper Holger Nielsen ikke sejle op — i den Vind.

Jeg var saadan ganske tilfældig dumpet ned derover paa et lille Ferietrip, forstaaer I, og oprigtig talt, jeg var lumsk ked af at gaa og se paa Mælkebøtter og Ralliker. Jeg trængte til lidt Afveksling, og — naa ja, saa tilbød jeg ham en Haandsrækning.

Skipper Nielsen tog mig i Begyndelsen ikke alvorlig. Først da jeg stod i hans Olietøj med en Haandspage i Haanden og hjalp ham at lette Anker, forstod han, at det var alvorligt ment og forandrede sit: Kan De? til Vil Du?

Og da jeg den næste Nat paa hans Anvisning med den alvorligste Mine gik og fangede Kakerlakker og puttede dem ned i Køjen, for at de skulde æde Væggetøjet, sagde han: — Du skulde bestemt ikke mere rejse til København, Du er som skabt til at være Styrmand paa saadan en Sejler som »Louise«. Saa talte vi videre om Kakerlakkerne. Hvor bliver de nu af, naar de har ædt Væggetøjet, og Tømmeret er losset?

— Saa ligger de nede i Lasten og er knust; men der er flere Kakerlakker i Nyhavn, svarede Skipperen.

Efter et Døgns Rejse naaede vi vort Bestemmelsessted og satte begge Ankerne ud, for det blæste stærkt. Saa gik vi ned i Kahytten, og mens vi sad dér, fortalte Skipperen om sit Ophold paa Navigationsskolen i Marstal.

Mens han sad og fortalte, laa jeg paa Kistebænken og beundrede hans stærke Krop. Under den brune Hud spillede Musklerne i kaad Kraft.

(Fortsættes næste Side).

To Nybygninger fra Nakskov Skibsværft.

(Fortsat fra foregaaende Side).

Skibet er bygget med 2 Master og 2 Samsonposter og 5 Luger, som betjenes af 11 Stk. Lossebomme, hvoraf 1 til 15 Tons og 10 Stk. elektriske Lossespil, 8 Stk. 3 Tons og 2 Stk. 5 Tons fra Thomas B. Thrige, Odense, der ogsaa har leveret Forhalingspil og Ankerspillet, begge elektrisk drevne.

Styringen af Skibet foregaar ved en elektrisk Styremaskine af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Officerernes Kamre, Messen og Salonen er indrettet midtskibs. Øverst er Kaptajnens Kahyt og Bestiklukaf, derunder er paa Hoveddækket Salon, Radiostation og Officerernes Kamre, Hospital, Stirrids, Baderum og W. C. samt Officersmesse. Salonen er udført i poleret Mahogni.

Mandskabsrummene er indrettet agter i Dækshuse med lyse Rum, 2 Mand i hvert Lukaf, Messer for

henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C., Vaske- rum og Baderum.

Skibets Besætning er ialt paa 35 Mand.

Maskinen bestaar af 2 Burmeister & Wain Motorer paa tilsammen ca. 3200 I. H. K., der giver Skibet en Fart af ca. 11½ Knob lastet, ved en Dybgang af ca. 26—0”.

Til Opvarmning af Skibet findes en oliefyret Kedel, bygget af Værftet.

Til Skibet hører et Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, medens Kabys og Bageovn er fra De forenede Jernstøberier, København.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet, hvor Farts- og Forbrugsprøver foretoges over den maalte Distance paa Langelands Kyst. Efter Prøveturens Afslutning gik Gæsterne i Land, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen til Amerika, hvorfra det er chartret.

Med dette Skib har Dampskibsselskabet »Orient« nu ialt modtaget 5 Motorskibe fra Nakskov Skibsværft.



— »Søfolk og Kakerlakker er der nok af i Nyhavn«.

Han havde Fiskernes ludende Holdning, men det var kun, fordi Brystmusklerne var altfor stærke.

— Jeg fik 14 Points; man kunde bestaa med 10. Han var alligevel stolt af Overskuddet. Saa købte jeg Myndighedsbevis og fik »Louise« hos Brødrene Hansen i Svendborg. Men det er jo en forfærdelig gammel Vogn. Sejle kan hun ikke, og hun laster jo ingen Ting. Men til Jul faar jeg et nyt. Du skulde bare se dette ny Skib. Det er en Skonnert. Den er egentlig bygget til kgl. Lystyacht, tænker jeg nærmest, men saa blev hun lidt vel bred i Agterstavnen, og det syntes vel sagtens de kongelige ikke om. Nu faar jeg hende til Jul.

Hans smaa Øjne straaledede,

Næste Dag begyndte vi at losse. Af de svære Planke i Dækslasten byggedes der en Flaade, og den blev tilstrækkelig høj til, at Cementen kunde ligge ovenpaa uden at fugtes; for der var næsten ingen Sø. Vi havde begyndt at stille Spillet an for at bjerge Cementsækkene op; men saa trak Himlen fuld af Skyer.

Godsejeren kom i en Jolle.

— Nu faar vi se at faa de Sække i en Fart i Land, for vi faar Regn, sagde han.

Det vilde tage mindst en halv Time at sætte Spillet op, og inden vi blev færdige med det, vilde Regnen være der. Vognene holdt nede i Strandkanten, parat til at tage imod, saasnart Flaaden kom i Land.

Statsisbryderen »Isbjørn«s Radio Kaldesignal er ændret til O X I S, og Statsisbryderen »Lillebjørn«s til O X L I.

*

Trafikministeriet har i nogen Tid ligget i Forhandling med Købstadskommunerne i den vestlige Del af Limfjorden, angaaende Anskaffelsen af en Isbryder til disse Havne; der ikke kan betjenes af Statens to Isbrydere paa Grund af disse Bryderes Dybtgaaende.

Opmærksomheden er da blevet henvendt paa Statsbanernes Isbryder »Stærkodder«, som Statsbanerne ikke mere har Brug for.

Tanken er, at saa Bryderen i Drift allerede i Vinter, og Sagen har været forelagt Folketingets Finansudvalg, der for sit Vedkommende tiltraadte Forslaget. Forhandlingerne med de interesserede Kommuner er nu afsluttet med deres Tiltrædelse af Planen.

»Stærkodder« bliver gjort sejlklar i Svendborg.

*

— Faar I det ikke i Dag, kan I komme til at ligge her foreløbig, og mine Haandværkere staar og mangler det, vedblev Godsejeren indtrængende.

Skipperen holdt ikke af det; men han gik alligevel ind paa at hive Sækkene op ved Haandkraft. Han fik en Mand til Hjælp, Søren hed han. Han var en »Sener og Knogler«. Stærk som en Planke . . . Saa begyndte vi at lange Sækkene op paa Dækket. Med de første gik det jo let nok, for der var jo ikke saa højt til Kanten; men jo dybere vi kom ned, des stærkere skulde Tagene være. 210 Pund var der i hver Sæk. Støvet satte sig i Øjne, Næse og Mund, og paa de Sække, der laa, saa man i Smuldet de nydeligste Aftryk af Træskoringene. Kakerlakkerne tumlede omkring paa deres lange, brune Ben og vidste ikke det Sted, hvor de skulde gøre af sig selv.

Skipperen bøjede sig ned efter den fyrretyvende Sæk. Han stod og pressede Fingrene ind i Hjørnerne forned. Søren havde fat foroven. Saa krummede de Ryggen til Tag. Den tunge Byrde gik i et Sæt lige til Lugens Munding. Da gav Skipperen Slip med et Brøl. Sækken rev Søren forover, saa han sad der paa alle fire; men Skipperen laa dernede paa Maven med Ansigtet ned i Støvet og pressede begge Hænder ind i Skridtet. Vi forstod alle paa en Gang, hvad der var sket. Et Baand i Underlivet var sprængt . . . Han havde faaet en Broksskade, han aldrig mere vilde forvinde.

Saa bar vi Skipperen ind i Køjen. Her rev han Underløjet af, og de hvide Bugmuskler dirrede og trak sig i Krampe. Han laa og stønnede ganske stille . . .

Da Skipperen havde ligget lidt, sa'e han: — I maa telegrafere til Rederiet, Brødrene Hansen . . . der kan maaske faas en anden Mand i Aalborg . . . ellers er der nok i Nyhavn . . . Og saa sagde han ikke mere.

Senere lagde vi Dækkener over ham, han laa ganske stille, som om han sov. . . .

Lægen og Godsejeren talte længe sammen om: Indvendige Forblødninger, Hjerteslag og andre sørgelige Tilskikkelser. . . .

Men jeg har mangan Gang tænkt paa, hvad Skipper Nielsen sagde:

— Søfolk og Kakerlakker er der nok af i Nyhavn!

I Indløbet til Københavns Havn mellem Bølgebryderne skete der fornylig en alvorlig Kollision i tæt Taage. Da den svenske Dampfærge »Malmø« paa Turen fra Sverige befandt sig lige ved Indløbet og under Afgivelse af Taagesignaler var ved at stoppe op, kolliderede den voldsomt med Lodseriets Damp »Lodsen«, der laa med fem Lodser ombord parat til Udrykning.

Lodsbaaden ramtes i styrbords Side og Vandet trængte sig ind i Maskinrummet, hvor Maskinmester Nielsen og Assistent Olsen havde Vagt. Begge blev kastet voldsomt omkuld, men havde dog Aandsnærverelse nok til at faa sat Lænsepumperne i Gang, saa at Lodsdamperen slap ind til Nordhavnsværftet. De to tilskadekomne Maskinfolk blev ført til Rigshospitalet, hvorfra de dog senere kunde føres til deres Hjem.

*



Skibene i vore Kirker.

Den lille, hyggelige Simeonskirke paa Nørrebro i København fik som Julegave af sin Menighed en Model af Skoleskibet »Georg Stage«. Det er bygget af Orlogsværftets dygtige Modeldelsnedker *Otto Dørge* og er en nøjagtig Gengivelse af det smukke Skoleskib.

Det lille Kunstværk er blevet en virkelig Prydelse for Kirken. Et Skib i Guds Hus hører ligesom med til Inventaret, og mangan en Sømand har ofret megen Fritid for at de derhjemme kunde faa et Skib i deres ny Kirke. — I en

Mængde af Landets Kirker hænger derfor Fartøjer, kun i Hospitals-Kirker har det knebet med den Prydelse. Vort Kommunehospital fik saaledes først for nogle Aar siden sit Skib, og det blev skænket Hospitalet af Hovmester *Ole Kronby*, efter at han lykkeligt var kommen over en haardnakket Nyrelidelse.

Et Skib i Kirken hænger sammen med en Opfattelse fra gammel Tid af Kirken som et Skib, der farer hen over Tidens og Verdens stormende Hav og har Forjættelse om en Gang frelst at naa til den himmelske Havn.

Maaske skal dette lede Tanken hen paa Noahs Ark, maaske paa det Skib i hvilket Jesus var ombord paa Genesarets Sø. Kan hænde, det maaske

er de mange Storme, selve Kirken og dens Menighed har været ude for, der leder Tanken hen paa Skibets Sejlads i Storm og Stille.

Ofte er det gaaet haardt til for Kirken; thi uden

Storme kan Sejladsen ikke blive. Hverken høj eller lav formaaede dog at standse Farten. Det var derfor, Luther saa trygt kunde sige:

— Saa længe Skibets Herre er ombord, har det ingen Nød. — Tvertimod, vi slipper ud af enhver Ulykke — de grumme Vinde og Bølger kan ikke skade os.

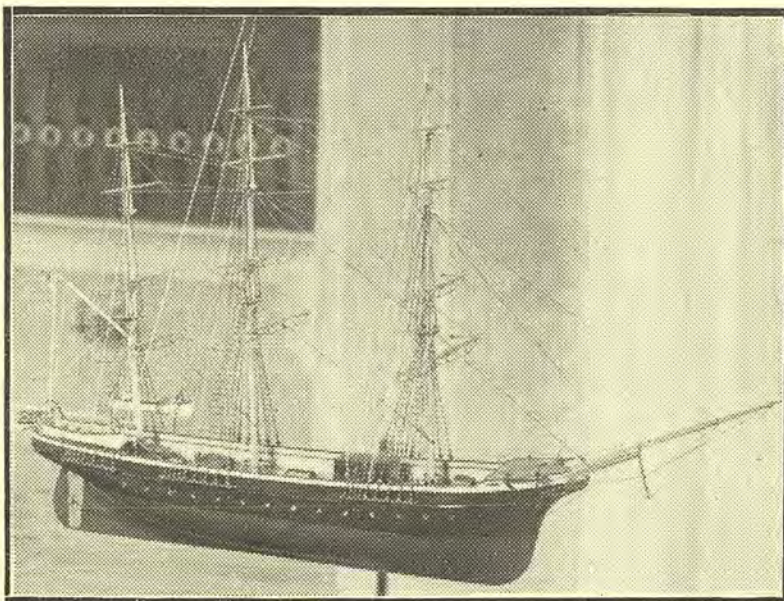
— — —
Gamle Kingo

synger i en af sine Salmer følgende Strofer:

Hvad er det for en Snække
og liden Flydebaad,
som Storm og Vande trække,
saa den er uden Raad.

Det er Guds Kirkesmakke
og liden Menighed,
som her og der maa flakke
og tit ej Redning ved.

Lad Kirkeskibet faa
ti Tusind Stød paa Side,
dog skal vel Jesus vide,
hvor det sin Havn skal naa.



Kirkeskibet i Simeonskirken.



„Da Havbunden blev sprængt i Luften i Sydhavet“.

Humoreske af Sodsén.

S kuden laa i Havnen og gispede efter Vejr. — Vi sad oppe i Mutter Fidts Bims i Highleifstreet, hvor mange troværdige Historier allerede var fortalt. Den sidste drejede sig om nogle vidunderlige medicinske Egenskaber med Hensyn til et afskudt Ben og et fastgroet Træben, som blev efterfulgt af en Diskussion om Læger og Professorer.

Jack, som var den yngste i Laget, havde endnu ikke faaet Anledning til at udtale sig, men nu tog han sig en ordentlig Slurk og opløftede derefter sin Fistelstemme:

— Professorer, ja, det er snurrige Personager! For det første har de lært saa meget, at de ikke erindrer, hvad der staar i Begyndelsen, og saa tumler de med saa mange Opfindelser.

Vi havde en Gang saadan et Amfibie ombord. Han vilde gøre en Naturforskerrejse til Sydhavet, og da han blev halet ombord, havde han en Masse Apparater med sig. Det mærkeligste var et, som han lagde os særlig paa Hjerte. Han var saa forunderlig hemmelighedsfuld, naar han legede med det, at man næsten kunde blive uhyggelig til Mode.

Og da vi var kommen lykkelig og vel ned i Syden, stod han hele Natten igennem og stirrede op paa en eneste Plet oppe i Firmanentet, som om han ventede, at noget skulde ramle ned derfra.

Til Slut blev vi saa vant til alle hans Dikkedarer, at vi ikke brød os videre om det, før han en

skønne Dag fortalte os, hvad Slags Apparat det var. Det store Spektakel indeholdt Dynamit. Det vil sige, Dynamit er slet ikke Ordet. — Dynamit er nemlig altfor svagt til videnskabeligt Brug, skal jeg sige vos. Det var et Sprængstof, der var meget, ganske forfærdelig meget stærkere end Dynamit.

Han havde nemlig beregnet, at der i Havbundens Slam og Huler skulde findes en Mængde Dyr fra Urverdenen. Disse Dyr var under Syndfloden krøbet ned og gemt sig og var senere aldrig gaaet op til Over-

fladen, først og fremmest fordi det deroppe vilde være for koldt for dem og dernæst, fordi der ikke er nogen Brug for dem længere.

For nu at faa disse Krabater op igen til Overfladen maatte han slippe sit Apparat ned paa Havbunden og tænde det ved en elektrisk Strøm, saa vilde de komme op af sig selv. Det var vel nok en genial Idée, skulde jeg mene.

Men, ser I vel, saa skulde jo denne Historie en skønne Dag løbe af Stablen, kan I begribe. Professoren snakkede til »den Gamle« og bad om at faa et Par Mand til Hjælp for at kaste Tingesten overbord. — Mac, Tim, Jim, Pet og jeg samt alle de andre Gutter vilde ikke vise os fejge; derfor meldte vi os allesammen syge den Dag — vi havde saa forfærdelig ondt i Maven, og »den Gamle«, som ingenting vidste, troede, at det var Feberen, der var ude efter os.

Men Professoren mente, at det akkurat skulde ske nu, for han havde hele Tiden maalt Temperaturen i Havet med et Dybvandsthermometer, og dér, hvor vi var nu, der var netop det rette Sted, paastod han.

Ja, tilsidst saa var der ingen anden Udvej. Vi maatte træde an, saa nødig vi end vilde. Det siger jeg, og det skal jeg gerne bande paa, at jeg aldrig har set Søfolk haandtere nogen Ting saa forsigtigt, som vi gjorde, da vi gik i Lag med Gespæntset. Det var, som om vi balancerede med et raat Æg paa Næsetippen i en Brandstorm.

Og da Prof. saa begyndte at vakle, gik det som et oljet Lyn. — Mac, Tim, Pet og Jim fløj ind i Dækshuset og jeg ind i Kabyssen; de andre sad i et Nu i Forenden under Bakken.

Hvorledes det kunde gaa saa gesvindt, det ved Vorherre og ikke jeg; det er mig endnu en Gaade. Men der stod Professoren paa Agterdækket og skreg, at hele Molevitten vilde ryge i Luften, hvis vi ikke straks kom og hjalp ham, for alene kunde han ikke haandtere Apparatet.

Da vi hørte dette, rystede vi, som om vi skulde ristes paa en Stegepande. Professoren havde vi mest Lyst til at sætte op paa Toppen af Gespæntset med en elektrisk Pære under sig, hvis det ikke havde været saa farligt.



Mac, nongelant. Tim, fnisende.



Pet, mellemfornojet.
Jim, lige glad.



Mig selv, nærmest veltillfreds.

og grønt for Øjnene af os, og i næste Sekund gjorde vor prægtige Skude et Hop op i Luften. Hele Overdækket med Dækshuse og andre Herligheder var i et Kaos, Fyldinger røg udenbords, og i den første firkantede Ramme saa jeg Pet mellemfornøjet og Jim ligeglad; i det andet sad Mac nonchalant og Tim fnisende. Alle havde de tændt deres Cigaretter ved de elektriske Gnister. Jeg selv sad i et underligt Køje ved Kahyssen, nærmest veltillfreds — og dermed var det hele forbi.

Som Dreng rutschede jeg en Gang udover Niagara Vandfaldet — og da havde jeg mærkværdig nok samme Fornemmelse som den Gang, Professoren sprængte Havet i Luften.

Da vi kom lidt til Hægterne, forstod vi først rigtig, hvad der var hendt. Det var vel nok en haard Tørn — et Hop i Luften, saa højt som op til Knappen paa »Picadelli«, igennem elektriske Gnister, og saa ned igen. Baade og alt, som var løst, saa vi ingen Steder, hverken Master eller Rær. »Den Gamle« var fløjet et Par Kilometer højere op og faldt ned som en Klud hos Folkene forude. Dækket var som skrabet. Hist og her laa Folk, som ikke kunde røre sig — mest af Skræk, da de troede, Forestillingen skulde gives da capo.

Professoren var den eneste, der var uskadt. Først tænkte vi paa at sende ham ned paa Havbunden, men da vi kom ham nær, saa vi, at han gestikulerede som et Jazzband. Og da vi kastede Blikket ud over Havet, blev det ogsaa forbi med vor Hævntørst. Apparatet havde gjort sin Virkning; vi saa nemlig en stor Ø stikke op af Havet med det nyseligste Sommerlandskab ved Høstens Tid.

Ved I, hvad det var? Et Stykke af Havbunden med alle Slags Vækster, Koraller og Stene. Professoren sagde nu, at vi maatte styre lige forbi Øen; men det vilde vi nøddigt. Saa tiggede Professoren »den Gamle« saa meget og lovede ham baade Millioner, Ordener og Berømmelse som Kolumbus, at »den Gamle« slog til. Saa styrede vi

derhen med det afbrækkede Ror, og lidt efter steg vor Forundring til det højeste.

Hele Øen var levende. Det var Dyr, kan I tro. Magen har ingen af Jer set. Store som Elefanter med Paafuglehaler og smaa som Lopper med Blæksprutteben. Det maa I tro, naar jeg siger det. Det kalder jeg en zoologisk Have.

Der saa vi den rigtige Sølslange ligge og sno sig om et gammelt Skibsanker. »Skyd den,« skreg Professoren som en besat, og saa sigtede vi alle paa Slangen og fyrede. Bum!

Men saa hændte der noget forskrækkeligt. Der maatte være blevet et Stykke Sprængstof tilovers paa Øen, for med eet lød der igen et frygteligt Brag, og denne Gang var det Øen, som røg i Tusinde Stykker og Stumper.

Og da Professoren saa dette, blev han helt vild og hev sig selv opad ved at trække i sit lange Haar; det var, ligesom han selv var blevet ladet med Elektricitet og Sprængstof, for det saa ud, som om han ligefrem forsvandt i Skyerne.

»Den Gamle« blev helt uhyggelig over den Hændelse, og Mac, Tim, Pet, Jim og jeg blev ogsaa saa triste, for vi skulde jo meddele Admiralitetet om det hele, og det turde vi ikke af Frygt for at blive hængte, fordi Professoren kom saadan af Dage.....

Der var blevet stille rundt om Fortælleren. Der lagde sig som en Tyngsel over Sømændenes Sind, skønt de baade havde set og hørt meget mærkeligt ude fra Søen. Den trykkede Stemning hævedes først, da en gammel graanet Mand tog Piben ud af Munden og raabte til Fortælleren:

— Det skal Du saamænd ikke være saa ængstelig over, før i Morgen kan vi to godt følges ad op i Admiralitetet... Kender Du mig saa igen? Jeg er jo Professoren, og jeg er jo spillevende, som Du ser, min Dreng. Jeg skal nemlig fortælle Dig, at jeg stødte Hovedet imod en Flyvemaskine oppe i Luften, og saa fiskede Pilotten mig ned, ser Du.

Sikken et Held for Dig, nu slipper Du da for Galgen, og det synes jeg nu, Du skulde give en Velkomst for, Din væmmelige Løgnhals.



Jeg er jo Professoren.





SØFOLK OG ERNÆRINGEN

HVILKEN MAD ER SUNDEST?

KOGT, STEGT, FERSK ELLER SALT?

BETRAGTNINGER AF LÆGE WIUFF-PETERSEN

Gennemgaaende maa man gaa ud fra, at Besætningerne lever godt ombord i den danske Handelsflaade.

Ombord i de Baade, hvor jeg har været Læge, har der aldrig været klaget over Kosten, i hvert Fald ikke begrundet. En Morgenstund kan man ganske vist faa Besøg af nogle Fyrbødere t. Eks., der i en gemytlig Tone paastaar, at de har faaet Kneb i Maven efter gule Ærter, men de mener rigtignok ogsaa, at en rigtig kraftig Apoteker-snaps nok skal gøre det af med de Pinsler i en Haandevending, thi amerikansk Olie faar man dem ikke til at skylle ned . . . Den Henvendelse er nu lidt for tydelig til at kunne tages for Alvor.

Nej, Levemaaden er saamænd god nok, og til Gengæld er Søfolk som Regel heller ikke kræsne eller forkælede hjemmefra.

Men et andet er, at de bør have god og kraftig Kost til deres strenge Arbejde; navnlig bør Maden være sund og nærende, og her er det, mange er i Vilde-rede og uforstaaende over for Spørgsmaalet: »Hvilken Mad er sundest?« — kogt, stegt, fersk eller salt? — Man tager ofte fejl, naar man tror, at den Mad, man sætter mest Pris paa, og derfor spiser meget af, maa være den kraftigste og sundeste, fordi man mener at blive saa godt tilpas bagefter.

Naar vi faar den saakaldte lette Kost, fersk og kogt Kød og Fisk uden Tilsætning af skarpe Krydderier, Mel- og Æggespiser, Mælkemad, Franskbrød o. s. v., er vi ofte villige til at vrænge Næse af den Slags Spise, og dog er den baade nærende og let fordøjelig — med andre Ord: sund.

Man mener, den er ikke kraftig nok, den giver ikke Styrke; nej, de salte, krydrede og røgede Sager anses for mere nærende, ligesom det stegte skal være mere nærende end det kogte.

Noget rigtigt er der heri, for saa vidt som den

Mad, som er tilsat pirrende Krydderier eller er gjort kraftigt smagende, f. Eks. ved Røgning, virker mere pirrende paa Smagen, den vækker Appetiten. Folk med lille Appetit kan derfor lettere faa Lyst til en større Portion. Man kan

altsaa i højere Grad styrkes ved Maden, vel at mærke, hvis man i Længden taaler den. Det er ogsaa rigtigt, at stegt Kød og Fisk indeholder mere Næringsstof end kogt, fordi der ved Kogning gaar en Del over i Vandet, d. v. s. Suppen, medens Stegningen ikke berøver Kødet og Fisken meget af det Æggehvide-stof, ligesom Skrumpningen af Kødtrævlerne bliver mindre her end under Kogningen. Steger man i Fedt, (for rigtig Smør! tys, tys, det var i gamle Dage), tilsættes der ligefrem Fedtstoffer, hvilket ikke sker ved Kogningen.

Men det er ikke det, Mandskabet tænker paa, naar det taler om den kogte Mads Mangel paa styrkende Egenskaber. Det er i Virkeligheden kun de smagspirrende og appetitvækkende Ingredienser, som de mener; og her har de Uret.

Stort set giver kogte og stegte Ting lige megen Næring — det ringe Tab af Næringsstoffer ufortalt, som der jo gerne med Let-hed kan bringes Erstatning for ved at spise lidt mere. Fersk Mad er lige saa fødestofrig som salt og røget Mad, endvidere er ferske Ting lettere fordøjelige. Tilsætningen af Krydderier gør absolut ikke Maden mere næringsrig — undtagen Sukker. Salt maa Legemet have, men lidt Salt til Maden gør samme Nytte som Salt, der er trukket ind i Maden ved Saltning.

Altsaa har det intet paa sig dette, at man maa have stærkere smagende Mad for at faa »noget nærende«.

Naar Kokken ikke koger Maden til hele Skindlapper eller steger den til Dæksplanker, saa er kogt Mad ligesaa nærende som stegt, præcis som det bekendte noksagt »Maggedulle«, smeltet eller brunet, er lige



Doktoren ombord læsker Abens tørstige Gane, medens Skibshunden er en beundrende Tilskuer.



meget værd. Kogte Kødboller er lige saa »kraftige« som Frikadeller, hvis de sidste da ikke er stegte i Fedt eller rigtigt Smør.

Men hermed skal ikke siges, at Søfolk ikke kan have større Fordel af at faa Krydderier til Maden ved Stegningen paa de forskellige Maader.

I Længden virker kogt Mad og Mad uden Krydderier yderst kedsommeligt, og da Søfolk som Regel ikke plages af daarlige Maver, saa bliver den Hovmester mere populær, der holder mest paa de stegte og krydrede Spiser — naturligvis efter som Omstændighederne tillader det — thi det skærper jo Appetiten, og Appetit til Maden bør enhver Søfarende have, ellers gaar det ud over hans Arbejdsevne.

Alene Tanken paa et godt Maaltid kan jo animere Lysten og kan vække Fordøjelseskirtlerne til Virk-

somhed og Afsondring af Fordøjelsvædsker, og paa samme Maade afsondrer Mavesækkens Kirtler en mere rigelig Mavesaft; naar man præsenteres for en Ret, som vækker Lyst og Appetit.

Tænk blot paa, hvordan »Tænderne kan løbe i Vand«, som man siger, ved Tanken om en eller anden Delikatesse, man særlig har Lyst paa.

Søfolk i Almindelighed er et taknemmeligt Folkefærd at tilfredsstille i Retning af Madspørgsmaalet. Til en helt anden Kategori hører Passagererne, men dem har jeg af mange Grunde heller ikke hørt Klager fra; naar de ikke kan holde Maden i sig, saa ved de jo Grunden, og det maa de afgøre med gamle Fader Neptun, som ikke tager Hensyn til, hvilken Mad, der er sundest.

En original Søsætning i Spanien.

De tamme og skikkelige Køer, som herhjemme nærmest bruges som Malke- og Slagtekvæg, har som bekendt en Mængde Kolleger ude i det fremmede, der samtidigt anvendes som Last- og Trækdyr. Det er jo almindeligvis kendt af hvert Skolebarn. Og at det mandlige Afkom af disse Skabninger ogsaa bliver tvungne til at tilfredsstille Spaniernes Blødtørst, fik vi, om ikke andet, tydeligt beskrevet i vort Januar Hefte ved Læsningen af den gamle Kaptajns Fortælling. Men at 18 Bøffelokser vækker Furore i Spanien som Erstatning for en Slæbedamper eller andre kendte Faconer til at faa et Skib af Stabelen paa, er dog hidtil uhørt i Dyreverdenens Historie.

Og dog viser Fotografen os dette ny Trick paa Billedet tilstrækkeligt tydeligt til, at det ikke er Film, men Virkelighed....

Man maa forbauses over denne »Ekscentricitet«, ligesaa vel som de Tusinder af Tilskuere, der fik Lejlighed til at overvære selve Forestillingen.



Den kendte Fuldmægtig ved Redningsvæsenet, C. P. Eisenreich, forlader den 31. Maj sin Stilling efter lang og tro Tjeneste.

Den 2. Maj fylder Fuldmægtigen 70 Aar.

*

Fra Aalborg meldes os, at Jagten »Dagmar« af Aalborg, tilhørende Skipper Simonsen, Løgstør, paa Rejse fra Aalborg til Struer med en Ladning Svede, i Beistrup-Løbet blev skaaret læk af Isen. Skipperen og hans Familie blev reddet af en forbisejende Skonnert. Jagten er senere blevet skaaret ned af Isen.

*

Fra Nysted:

Fiskehandler V. Balslev fortæller, at han har gjort en Opfindelse, hvorefter man kan sætte sig i Telefonforbindelse med en sunken Undervandsbaad, samt føre Luft ned til den og hæve den fra Havbunden. Endnu har Opfindelsen dog ikke været prøvet i Praksis.

*

Fra Løgstør:

Motorgaleasen »Dagmar« af Løgstør, lastet med Hvede, er sunket her i Nærheden. Svitzers »Express« forsøger at bjerge den.

*



Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib.



Hovmester A. C. Mouritzen læser sit Manuskript igennem.

Den danske Fuldrigger »Copley« laa stor og statelig i Antwerpens Havn. — Føreren, Kapt. *Struckmann* havde skrevet til Forhyringsagent *Jepsen* i København om at faa Mandskab sendt derned.

Ja, jeg siger Mandskab, men det var kun Tømmermand og Stevord, thi den anden

Besætning skulde først senere ombord og blev mønstret der-

nede. — Aah, hvor jeg glædede mig. Skibet

skulde til Cape Town, Newcastle (Australien) og Autofagasta, hvorfra det skulde tilbage til Europa med Salpeter. Netop den Fart, som alle de store Sejlskibe gik i Slutningen af forrige Aarhundrede.

Det var, som om Hjertet skød helt op i Halsen paa mig, da jeg stod paa det store Dæk og kiggede op til Røjlerne. — Vel var

»Georg Stage« en Fuldrigger; men kun paa 200 Tons; her var jeg ombord paa et Skib, der var over ti Gange større.

Styrmanden var allerede arriveret. Han havde sejlet som

Baadsmænd med store engelske Sejlskibe og var en ægte Fanøgut; nu skulde han ud og vise sine teoretiske Kundskaber, som han nylig havde erhvervet paa Navigationsskolen.

Tømmermanden, Styrmanden og jeg blev hurtigt gode Venner, og det var jo ogsaa saa naturligt, da Besætningen viste sig at være et Skrab sammen af alle Nationer, som tilfældigt gik ledig i Antwerpen. Men Søfolk var det. Saadan af denne rigtige Type, som man nu kun sjældent finder, og den uddør vel sagtens ogsaa med de store Sejlskibe. Hver Mand kendte sin Dont til Punkt og Prikke.

En hel Maaned laa vi i Antwerpen. Hver Ugedag om Lørdagen gik vi til Kaptajnen og fik vore 10 Frcs. De strakte lige til til Søndag Morgen. Saa sugede vi paa Labben Resten af Ugen. —

8 Dage før Afgang kom Provianten fra

Hamburg, og den blev stuvet bort i den store

Proviantkælder under Kakhytten. Paa Hylterne stod Mel i store Tønder, ligeledes Sukker,

som dog for

Tyngdens Skyld fik Plads paa

Dørken ude i Siderne. — Skibskiksene og Skon-

roggerne blev forsvarligt pak-

ket i store Jern-

tanks, som bag-

etter blev her-

metisk lukkede med Jernlaag.

Al Konserves blev stuvet bort

i Kamrene ved Salonen og i

Hækken; men salt Kød og

Flæsk blev firet ned i Forepea-

Farewell and Adieu.



Fare - well and a - dieu un - to you, Span - ish la - dies,
Chorus—We'll rant and we'll roar like true Bri - tish sai - lors,



Fare - well and a - dieu to you, la - dies of Spain:
We'll rant and we'll roar a cross the salt seas,



For it's we've re - ceived or - ders for to sail for old Eng - a - land,
Un - til we strike sound - ings in the chan - nel of old Eng - a - land,



But we hope ve - ry soon we shall see you a - gain.
From Ush - ant to Seil - ly is thir - ty - five leagues.

Then we hove our ship to with the wind
at sou'west, my boys,
We hove our ship to our soundings for
to see;

So we rounded and sounded,
And got forty-five fathoms,
We squar-ed our main yard, up channel
stee red we.

Now the first land we made it is call-ed
the Deadman,
Then Ram Head off Plymouth, Start,
Portland and Wight;

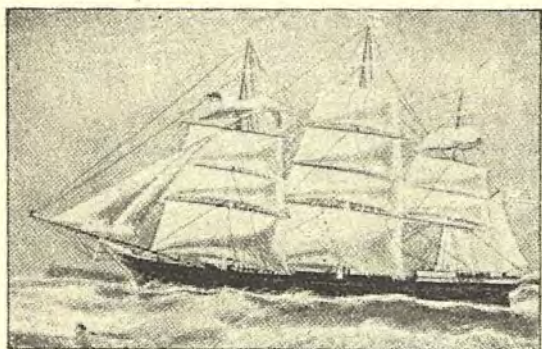
We sail-ed by Beachy,
By Fairlee and Dungeness,
Until we came abreast of the South
Foreland Light.

Then the Signal was made for the grand
fleet for to anchor,
All in the Downs that night for to
meet;

Then it's stand by our stoppers
Let go your shank painters,
Haul all your clew garness, stick out
tacks ond sheets.

Now let ev-e-ry man toss off a full
bumper
And let every man toss off a full
bowl;

And we'll drink and be merry
And drown melancholy,
Singing, here's a good health to all
true-hearted souls.



Fuldriggeren „Copley“.

ken. — — Dagen før Afgang var en stor Dag. Saa foregik Mønstringen, og de to Maaneders Forskud blev udbetalt. Alt, hvad der i den forløbne Tid var »taget paa Klods«, blev betalt, derefter blev den »næsten« nødvendige Ekvipering fuldendt; men viste det sig, at der saa ikke blev nok tilovers til en glad Aften, saa »strøg« man noget og stolede paa »Slapkisten«.

To Slæbedampere trak det smukke danske Skib ud af Dokken og efter Ankring paa Floden gik Kaptajnen i Land for at udføre de sidste Hverv. En Slæbedamper kom langs Siden den næste Morgen. Kaptajn og Lods jumpede ombord, og der blev Travlhed. Ankeret blev lettet lidt efter.

Hvorledes letter man Anker i de store Sejlskibe? 18 Mand tager hver sit Haandspag og stikker det i Spillet, og saa gaar man rundt, syngende disse gamle »Shanties«, der virker saa underligt paa En, naar man hører dem for første Gang.

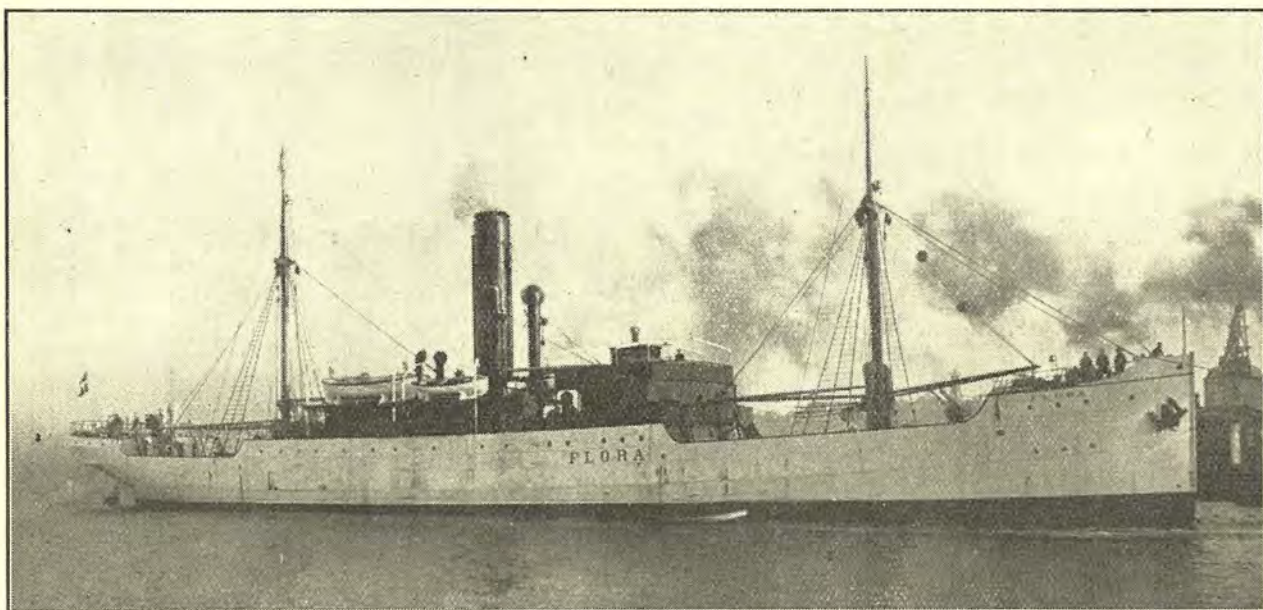
Ja, man har jo en Uendelighed af dem, og daglig kom der nye til. Charley, den lille, svenske Matros, var Forsanger, og han kunde finde paa det utrolige, og selv om det ikke altid var det professionelle digteriske, saa gjorde disse Opsange dog Arbejdet lettere, hvad enten det nu var i fint Vejr, at Merssejlet skulde hejses, eller i daarligt Vejr, naar der var rebet, og Sejlene atter skulde strækkes.

Naa, Ankeret blev altsaa lettet, og den første Shanty paa denne Rejse lød fra »Copley«s Dæk hin skønne Paaskemorgen, da Skibet lettede for — anført af Slæbedamperen — at styre ud ad Scheldefloden, ud paa den lange Rejse, og jeg kan ikke undlade at sætte denne Shanty her. Vel havde jeg hørt saa meget om disse gamle — og paa den Tid dog saa evigunge — Sømandssange; men nu kom de frem i al sin Virkelighed, og jeg frydede mig til at lære dem, saa jeg — i det mindste i Omkvædet — selv kunde være med.

Hosstaaende gengiver vi den første Opsang, der daterer sig fra Begyndelsen af forrige Aarhundrede og altid blev benyttet som første Sang ved Afgang fra hjemlig Havn.

Flodlodsens gik i Land ved Vlissingen, og »Copley« stævnede mod Kanalen, medens Rigningen blev gjort fuldstændig klar til selvstændig Rejse; thi Slæberen skulde ikke kastes los før tværs af Beachy Head. (Fortsættes.)

Hosstaaende »Shanty«, senere følgende, samt medfølgende Noder er velvilligst overladt os til Aftryk af Mrssrs. James Brown & Son, Publishers, Glasgow, hvis Sangbog er verdenskendt.



D. F. D. S. Damper »FLORA«, hvis Besætning under store Anstrengelser reddede hele Besætningen fra den tyske Damper »Kate Grammerstorff«, der blev forladt i synkende Tilstand i Nordsøen.



Stemninger fra Havet.

For hjemgaaende —

Af Forfatteren af Digtsamlingen
„FRIVAGT“, Maskinmester Aage
J. Chr. Pedersen.

Nu tændes over Kattegat de tusind tavse
Stjerner,
og Hav og Himmel svøbes i Nattens sorte Slør.
Der glimter frem af Mulmet de vuggende
Lanterner:
En Damper, der for otte Knob staar ned mod
Helsingør.
Det brummer fra Maskinen dybt i Skudens
sorte Skrog,
det skummer hvidt om Boven, mens den sindigt
duver fremad.
En upaaagtet Verden, men en Del af Danmark
dog, —
et ensomt Skib i Natten med Kursen: Hjemad,
— hjemad!

Fra Sydens varme Zoner, over fjerne Oceaner
har den kæmpet sig mod Nord med sin kostelige
Fragt, —
omtumlet af Novemberrattens hvirvlende
Orkaner,
mens tause Mænd har trodset Elementernes Magt.
Men fra den gamle Skipper til den yngste
Knægt ombord
har man kunnet som Forventning om et Even-
tyr fornemme.
Der er hvisket, der er nynnet glade Sange uden
Ord
om et kort, lykosaligt Gensyn med en elsket
Sjæl derhjemme. —

De har drømt i drøje Nætter om Hjemmets
stille Stuer
og kæmpet med en Længsel, som magttog deres
Sind.
— Nu nærmer de sig Maalet og staar saa tavs
og skuer
mod den sorte Silhuet, da de støvner Kronborg
ind.
De ved saa godt, at naar ved Daggy Skudens
Anker gaar,
er der Pligter nok; — men Friheden, ak —
den er kun beskeden.
De har drømt om denne Hjemkomst mere end
halvandet Aar. —
Og nu — nu er de hjemme — — halvandet
Døgn paa Rheden!



Derude fra gaar Tanker og Længsler til Hjemmet.





Under spansk Piraterflag.

„Djæveln er Skipper og Besætningen er Lucifers Yngel”.

En sandfærdig Skildring af Adolphe de Hensé.

Som ganske ung, nærde jeg en brændende Lyst til at komme rigtig ud paa de store Have. Hvad var vel en lille Sejl tur paa Seinen, imod at være ombord i et stort Skib, hvor man skulde tilbringe baade Nætter og Dage sammen med de rigtige Søulke, som jeg havde hørt saa meget omtale af de, der alt havde prøvet en saadan Rejse.

Tilfældet kom mig ogsaa til Hjælp, da i Aaret 1823 jeg fik en Plads som Handelsrejsende; og en skønne Dag stod jeg da foran mine Længsler Maal nede i den lille By Poulliac nogle Mil fra Bordeaux, hvor jeg skulde paa Langfart med en Skude, der hed »Marhouin«, der førtes af Kaptajn *Gonidec*, hos hvem mit Firma havde fragtet Overfart for mig for 1200 Franc.

Efter Ankomsten til Poulliac maatte jeg først præsentere mig for Kaptajnen, der straks talte mig ved sit forholdsvis noble Udseende og tvangfri Tone ligeover for mig. Der var virkelig noget rigtig godt ved denne Mand, som bevirkede, at jeg fik Tillid til at betro mig til hans Omsorg paa det kommende Eventyr.

Imidlertid beklagede han ikke straks at kunne tage mig ombord, han ventede nemlig sammen med flere andre Skibe paa Reden paa gunstig Vind for at gaa under Sejl. Og naar den var i Anmarsch skulde jeg nok blive prajet i det lille Hotel.

Naa, jeg fordrev Tiden paa bedste Maade ved at gaa ned ved Havnedæmningen og se paa Sølivet. Saa skete det en Dag, at jeg stod og raadførte mig lidt med en gammel Fisker, som just var i Færd med at rense sit Net, at han siger til mig:

— Kan De se, den Brig, der ligger der bagerst? Han pegede ud paa et stort Skib paa Reden, der laa mere isoleret end de andre Fartøjer.

Jeg fulgte Retningen og betragtede Fartøjet.

— Den Brig hedder »Ventre de Longe«, men han kalder den »Louise« og sig selv Kaptajn Martin; men det er ikke andet end et Djævelskib. Besætningen bestaar af Lusifers Yngel og selve Djæveln er Skipper ombord.

Jeg smilte unægtelig lidt vantro overfor den Præsentation.

— Herren tror mig nok ikke, sagde Fiskeren, hvis af dybe Skrammer furede Ansigt vidnede noget om, at han i sin Ungdom havde gennemgaaet adskilligt mere end mange andre. Flere Rejsende havde imidlertid nærmet sig os, og Fiskeren vedblev:

— I mine Herrer, som i Eders hele Liv ikke have set andet Vand end Garonnes, I kan spille Vantro, saa meget I lyster; men naar en gammel Matros, som jeg, der i over 30 Aar har lug-

tet Tjære, lukker sin Mund op for at tale, saa skal man tro, hvad han siger.

Det er et Djævelskib, der ligger. Ærgerlig over hans Tilhørers Latter vedblev han med en Ed:

— Jeg har set den Slags Fartøjer før, jeg kender dem af Udseende maa I tro. Da vi under Admiral Villeneuve, som Gud forlade, krydsede ved de fremmede Kyster, havde vi flere Gange nogle frygtelige Kampe med den Slags Djævl.

— Men se der, saa sandt Herren hjælpe mig, begyndte han efter en Pause og vi atter var alene: Der taler Djæveln med Kaptajnen paa »Marhouin«, det Skib, som De skal med.

— Ja det er rigtigt nok, Kaptajn *Gonidec*, den Mand jeg skal med.

— Herre gør det ikke, udbrød han heftigt. Følg mit Raad, ellers risikerer I enten at gaa under og blive et levende Bytte for Hajerne eller ogsaa at blive sønderlemmet først, derefter en Marsch over Plankerne, hængt op, flaaet levende eller lignende Delikatesser, jeg kender det Pak. Lad hellere Eders Penge for Overfarten gaa tilspilde, end begive Eder ombord i et Skib, hvis Kaptajn gaar Arm i Arm med en Djævel.

Jeg forlod Fiskeren og lod ikke hans Advarsel overhørig. Kaptajn *Gonidec* og jeg ordnede os saaledes, at jeg skulde afvente et andet Skib, der var større og havde stærkt Skyts ombord, som jeg saa skulde sejle med.

Men Interessen for Begivenhederne, der fulgte Slag i Slag efter mit Møde med Fiskeren, og som jeg fulgte paa nært Hold samt hørte af Kaptajn *Gonidecs* egen Mund senere, genfortæller jeg saa nøjagtigt som vel muligt, da det virkelig foregik som nedenfor beskrevet.

Altsaa, da Fiskeren havde peget paa de to Mænd, saa jeg virkelig den brave Kaptajn *Gonidec* i nogen Frastand tale med en velvoksen, stærk, sværlemmet og sorthaaret Mand, under hvis tykke Øjenbryn et Par fyrrige Øjne lynede frem. Gang og Holdning tilhørte en adelig Spanier; han var klædt i en op til Ansigtet tilknappet Overkjole, under hvis brede Krave kun en lille Del af det høje sorte Halsbind kom tilsyne. En Hat med en overordentlig bred Skygge syntes kun at blive baaret til Beskyttelse mod den tropiske Sols brændende Straaler. Denne her beskrevne Mand hørte med Opmærksomhed og uden Afbrydelse paa hvad *Gonidec* fortalte, men det syntes ogsaa som han til samme Tid lurede Vindens Brusen, om den ikke snart skulde blive gunstigere.

I dette Øjeblik kom en Chalup, paa hvis Forstavn man læste Ordet »Indus« med store hvide Bogstaver, rask hen mod Havnedæmningen, og Kaptajnen paa dette Skib, som dengang laa for



Anker paa Reden, den frygtede Rafet, en Skræk og Prydelse for alle Værtshuse i Omegnen, en sand Paris mellem Pouillaes Helenere, sprang iland.

— Godt, meget godt, min Kære, sagde han, idet han ilede hen til Gonidec, at I gør Eder gode Venner med den vakre Martin (saaledes hed nemlig den Fremmede, med hvem Kaptajnen paa »Marhouin« talte), det er meget klogt af Eder; man kan ikke læse i Fremtiden og ikke gøre noget bedre end at levé i god Forstaaelse med *Bukanierne*, især naar man er i Begreb med at vove sig hen i den farlige Nærhed af Antillerne. Hvad mig angaar, jeg elsker Valgsproget: Hver Dag sin Sorg. Er det ikke ogsaa Eders, min Ven Martin?

Tvungen til at bryde Tausheden, som Kaptajnen paa den fremmede Brig indtil da havde iagttaget, besvarede han dette Spørgsmaal med en Høflighed, gennem hvilken man iagttog et sardonisk Smil. Hans Udtale tilhørte en Spanier af god Opdragelse, og han talte Fransk med Lethed.

— De beviser mig megen Ære, Kaptajn Rafet, sagde han, mit Skib er meget ubetydeligt; imidlertid tør jeg nok sige, at endskønt Kommandoen over »Louise« kun da er vigtig, naar det gaar godt med Skindhandelen, er jeg dog tilfreds med min Skæbne.

— Oh! svarede Rafet, idet han saa skarpt paa Martin, »Skindhandelen« kaster dog noget af sig. Min gode Gonidec, føjede han til sagttere, idet han vendte sig til denne, jeg vilde være utrøstelig, naar vore Skibes Ladning var bestemt til at berige vor Ven. Dog, det er Tid til at spise Frokost. I Dag er Turen til Eder, Gonidec, i Dag skal vi spise Frokost ombord i »Marhouin«. Min Kok er desuden syg og ude af Stand til at udrette noget. Den Gavtyv gik for nylig i Land og kom drukken tilbage som en Sveitser, eller om I hellere vil det, som en engelsk Lord.

Jeg tabte Taalmodigheden, tog den Elendige ved Kraven og rystede ham saa djærvt, at han dumpede paa Hovedet ned gennem Lugen i Skibsrummet. Jeg troede, han var død, men Forsynet vaager, som man siger, over saadanne Karle, og han befinder sig nu under Kirurgens Hænder, som flikker ham sammen igen.

I indser altsaa, at jeg, naar jeg vil spise godt til Frokost, maa bede mig til Gæst hos Venner.

Rafets Snaksomhed syntes at falde den fremmede Kaptajn besværlig, som et Træk ved Munden tilkendegav; dog iagttog han Taushed, medens Kaptajnen paa »Marhouin« føjede sig i sin Kollegas Anmodning.

Rafet, der antog Martins Taushed for Beundring, vedblev: Véd I hvad jeg har gjort for at tvinge den lille Skibsdreng Pierrot, der tjener mig i den tredobbelte Egenskab af Barber, Kammer tjener og Kældermester, til Lydighed?

— Nu, sagde Gonidec, jeg tænker, I har kastet ham i Søen eller, som I nylig truede ham med, ladet ham gennemprygge med et Ankertov.

— Der tager I Fejl, min Ven, jeg har tværtimod fortalt ham et meget interessant Eventyr, som mødte mig i den sidste spanske Krig. Jeg

vil fortælle Eder det! føjede han til, idet han tog Gonidec og den Fremmede under Armen. Paa den sidste kunde man tydelig mærke, at han ikke følte sig tilpas i dette Selskab.

— I véd, at vore Tropper havde ødelagt hele Catalonien. Hvilket et herligt Bytte! Klostre, Slotte, Kirker, alt faldt i vore Hænder. Det var et kosteligt Syn at se Klostrene forvandlede til Kaserner og vore brave Soldater at drikke Malaga og Lacrymæ Christi af de ærværdige Fædres Sølvbægere.

Martin slog ved disse Ord et Kors og Rafet vedblev uden at agte derpaa: — Saaledes kom vi en Dag foran et stærkt befæstet Slot, som længe gjorde Modstand. Det hed — Naa, det kaudervelske Navn har jeg glemt. Endelig fik vi det dog og alt, Mænd, Koner og Børn maatte springe over Klingen, alene med Undtagelse af en Olding, Familiens Hoved, hvis Liv man havde skaanet, for at han skulde angive det Sted, hvor han havde skjult sine Skatte.

Jeg ser den arme Stakkel endnu for mig og sælsomt nok, hans Træk havde stor Lighed med Eders, Kaptajn Martin. Skulde I vel tro det, Bøner, Trusler, Løfter, alt blev frugtesløst, intet kunde bevæge ham til at udpege Stedet, hvor han havde nedgravet sine Doubloner. Da vi ikke havde nogen Tid at tabe, befalede jeg mine Folk at dyngte Patroner, Petarder og Haubitzgranater omkring den egensindige Hidalgo, som saa ligegyldig paa alle disse Tilberedelser uden at aabne Munden.

Derpaa lod jeg sætte Ild til Krudtet og den Gamle fløj under en frygtelig Bragen op i Luften som en Raket. Jeg har imidlertid forglemt at sige Eder, at det lykkedes en af hans Sønner at undkomme; denne vil vistnok sørge for, at hans Stamme ikke uddør, thi det vilde være Skade, da Familien var meget gammel. Ha-ha-ha, og saa lo Rafet bestialsk.

Løjtnanten paa »Marhouin«, som havde sluttet sig til Kaptajnerne, undslap her et Udraab af Forbauselse, bag hvilket han skjulte sin Forbitrelse over denne Afskyelighed.

— Hvad jeg har fortalt Eder, er Ord til Ord sandt, vedblev Rafet, saasandt jeg hedder Rafet og mit Skib »Indus«. Naar jeg blot kunde komme paa Slottets Navn.

— Jeg kan komme Eders Hukommelse til Hjælp, faldt Spanieren Martin ind, hos hvem man straks fra Begyndelsen af Rafets skændige Fortælling bemærkede en dyb Bevægelse, som han med Møje undertrykte, hed det ikke Guipuscoa?

— Guipuscoa! rigtigt; men Kaptajn, hvorledes for Pokker kom I da paa dette Slots Navn?

— Oh! svarede Martin med Eftertryk, for Øjeblikket maa det være Eder nok, at jeg har truffet paa mange Franske, der, ligesom I, har deltaget i det spanske Felttog.

— Ah, fortsatte Rafet, brave Folk kunne ikke ofte nok møde hinanden; I har maaske hørt en anden fortælle Historien. Men for at komme igen til min Skibsdreng, saa har jeg ganske forvandlet



Ved Havnedæmningen spaserede de 3 Kaptajner i al Fortrolighed sammen.

ham derved, at jeg lovede ham ved næste Forseelse af ham, at lade ham danse i Luften ligesom Herren af Slottet Guipuscoa.

I kunne næppe tænke Eder, hvilken god Virkning denne Trusel har frembragt hos min Pierrot. Ved den ringeste Efterladdenhed behøver jeg kun at give min Løjtnant et Vink, saa staa Haarene paa Drengens Hoved af Angst. Mod unge Mennesker maa man være streng og min Pierrot véd, at hans Kaptajn ikke forstaar nogen Spas.

Ved disse Ord lod Rafet, som Tegn paa sit Venskab, sin Haand falde temmeligt stærkt paa Spanierens Skulder, for hvilken han syntes at have al Agtelse. Martins Ansigt glødede i dette Øjeblik som Ild, og Vrede lynede af hans Øjne, men Rafet skyndte sig at gøre Undskyldning for denne Fortrolighed.

— Ven Martin, sagde han, tilgiv mig, der har I min Haand, den vil stedse være beredt til Eders Tjeneste. Jeg véd ikke, hvoraf det kommer, jeg har en Anelse om, at vi engang endnu vil mødes ved Antillerne eller paa Oceanet. Følg mit Eksempel, Gonidec, lad os slutte et Forsvars Forbund med Kaptajn Martin, der, som jeg haaber, ikke vil glemme os.

— Derpaa kan I stole, Kaptajn Rafet, svarede Spanieren, I indtager en af de første Pladser i min Hukommelse; thi Eders Fortælling har gjort et dybt Indtryk paa mig. Vi vil sikkert mødes, indtil da, Gud befalet.

Man skiltes nu ad; Rafet og Gonidec gik hen til Byen og Martin tog, da han var alene, et Horn frem, for at give Signal til sit Skib, der laa for langt borte til at hans Stemme kunde høres. Straks saa man en let Baad ile gennem Bølgerne hen mod Havnedæmningen. De seks Roerkarle, som sad i den, var vel bekendte for Beboerne af

Pouillac, som gruede for deres vilde Udseende; det var de eneste Matroser, som man havde set ombord paa »Louise«.

Vinden vedblev endnu stedse at være ugunstig, og intet Skib vovede at lette Anker. Kun »Louise« kappede i en mørk Nat Ankertovet og forsvandt.

Alle forbavsedes over dens pludselige Afrejse; thi at gaa under Sejl med en saa ugunstig Vind var det samme, som at udsætte sig for de største Farer. Endelig blæste den med Utaalmodighed ventede Vind og Kofardiskibene kunde gaa til søs; iblandt dem befandt sig ogsaa »Marhouin« og »Indus«.

Indtil Højden af det grønne Forbjergs Øer sejlede begge disse Skibe med hinanden, og Rejsen var særdeles behagelig, men derpaa skiltes de ad.

I nogle Dage tilstødte intet Ulykkestilfælde »Marhouin«; men da Gonidec fik Øen Antonia i Sigte, bemærkede han en Brig, der fulgte den samme Kurs, som han havde styret og var en langt bedre Sejler. Natten brød frem og man tabte Briggen af Syne, men ved Daggry blev den atter synlig i det Fjerne.

Vinden blæste frisk og Gonidec, der erindrede sig Rafets Ord med Hensyn til Pirater, som skulde drive deres Uvæsen, satte alle Sejl til. Briggen som iagttog alle hans Manøvrer, gjorde straks Jagt paa ham og kom stedse nærmere hen imod »Marhouin«. Snart blev man var, at man havde at bestille med den frygtede »Louise«, thi man kunde høre Martins bekendte Horn.

Begge Skibene var nu kun en ubetydelig Strækning fra hinanden, da man fra Briggen kunde høre Raabet: — Hollo, »Marhouin«! Hallo, Kaptajn Gonidec, Løjtnant Moricourt! stryg straks alle Sejlene, eller jeg sprænger Jer i Luften.



Kaptajn Gonidec frygtede ved Synet af Kaptajn Rafets Lig at lide samme Skæbne.

Flugt var umulig og enhver Modstand unyttig. Man maatte overgive sig; Chalupperne kom for at afhente Kaptajnen paa »Marhouin« og Mandskab med Passagerer og bringe dem ombord paa »General Riego«, dette var Skibets egentlige Navn, som i Pauillac førte det fredelige Navn »Louise«.

Da man satte Foden ombord paa Piraten, saa Gonidec med en let forklarlig Forskrækkelse et med Kæder ved Stormasten ophængt Lig, der var saa sort og skamferet, at man ved det første Syn maatte holde det for en Negers. Gonidec

kunde ved Synet af disse Gyseligheder ikke afholde sig fra en Skælven, og tænkte netop paa den sørgelige Skæbne, som maaske forestod ham, da Martin venskabeligt klappede ham paa Skulderen og sagde til ham:

— Nu, hvad tænker De om mit Flag? Finder De ikke, at jeg har sælsomme Indfald? Føjede han til med en frygtelig Latter, ved St. Jago, Kaptajn Rafet saa aldrig bedre ud end med dette Kobber-Halsbind.

— Hvor længe har han været i denne Tilstand? spurgte Gonidec, der, skønt han var gennem-



trængt af Rædsel, dog forsøgte at paatage sig en tillidsfuld Mine.

— Hvor længe? svarede Spanieren, ikke sandt, De finder ham temmelig sort? For at sige Sandheden, jeg har anstillet et lille Eksperiment med ham. Jeg prøvede nemlig paa ham selve den fortræffelige Fremgangsmaade, som han havde indført ombord paa sit Skib, og derpaa lod jeg ham hænge paa Stormasten. Dog det sidste er virkelig overflødig.

Martin vedblev endnu en lang Tid at tale i denne ironiske Tone, men derpaa blev han alvorlig: — Kaptajn Gonidec, sagde han, De er min Fange, ligesom Eders Ven Rafet var det for tre Dage siden.

— Uden Tvivl venter den samme Skæbne ogsaa mig.

— Nej, endskønt De er en Fjende af vor Nation, saa fører jeg dog ingen Krig mod Enkelte. Hør mig, Kaptajn Gonidec, jeg er en Spanier og Friheden er min Afgud.

Franskmændene har længe nok ødeligt vort Land, nu truer de ogsaa vore Rettigheder og vor Konstitution. Jeg tager derfor Eders Skib med

alt, hvad det indeholder. Skynd Dem at overgive Deres hele Ladning til mit Mandskab, der, som De ser, er en Smule talrigere, end man troede i Pouillac.

— Alt hvad jeg besidder, tilhører Eder, svarede Gonidec, som dette Nederlag ganske ruinerede.

— Det er endnu ikke alt, vedblev den spanske Kaptajn med en overordentlig Kulde, jeg maa endnu falde Dem mere besværlig. Giv mig Deres Journal, for at jeg deri kan indføre mit Navn og min Karakter.

Piraten tog Journalen og skrev: I Dag, den 14... 1823 blev Koffardiskibet »Marhouin«, kommanderet af Kaptajn Gonidec, i Nærheden af det grønne Forbjergs Øer taget af mig, Don Jose Martinez y Guipuscoa, Grande af Spanien, Kommandør af Maltheserordenen og Kaptajn for et Korsarskib i Cortes' Tjeneste. NB. Ingen af Mandskabet er blevet hængt.

Navnet Guipuscoa forklarede tilstrækkeligt Piratens Barbari mod den ulykkelige Kaptajn paa »Indus« og hans Mildhed mod Mandskabet og Passagererne paa »Marhouin«.

DE 80 AAR



Kaptajn I. Warrer fra Fanø rundede fornylig de fire Sne-se som en gammel, djærv Søgut med godt Humør og Helbred.

Allerede 24 Aar gl. blev han Fører af Damperen »Esbjerg«, som overgik til D. F. D. S. Senere har Kaptajnen ført alle de nye Baade, Selskabet har sat paa Parkeston-Ruten, og altid været afholdt af Passagerer og Mandskab

m. fl. a., hvilket blev tydeligt bevist paa Fødselsdagen.

Fra Frederikshavn:

Da Skagens-Kutteren »Else Marie«, Skipper Niels Kruse, fornylig var paa Fiskeri Nord paa, blev den oversejlet af Postrutedamperen »Harald Haarfager« paa Rejse fra Kristianssand til Frederikshavn. Sammenstødet var saa voldsomt, at Kutteren øjeblikkelig sank. De tre Mand af Besætningen reddede sig ved at klamre sig fast til Damperens Anker, der hang paa Boven. Skipperen, som opholdt sig i Styrehuset, naaede at faa et Stykke Tov om Livet, men maatte i Havet. Det lykkedes dog ogsaa at redde ham ombord i Damperen, der senere indkom til Frederikshavn.

*

TIL ERINDRING!

Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg har mistet sin første Direktør, som man maa mindes med Taknemmelighed for den Interesse, han i levende Live skænkede dansk Søfarts Historie.

Alle de mange Modeller, Malerier, Tegninger, nautiske Instrumenter o. s. v., samlede fra alle Kanter under eet Tag i et pragtfuldt, verdenskendt »Kronborg«, det skyldes der Direktør E. F. S. Lund Tak for. — Den Afdøde var ikke udgaaet fra Søfarten, men en decideret Museumsmand ex cathedra. Om hans Efterfølger bliver en alsidig Kending af Navigation og Søfart — hvad rimeligt burde kræves —, maa man haabe, at den ny Direktør ogsaa træder i den Afdødes Fodspor som Samler og Museumskending.



Direktør E. F. S. Lund.

Sømandsforeningen i Reykjavik har erklæret Strejke paa Islands Dampskibsselskabs Skibe, da Forhandlingerne mellem Dampskibsselskabets og Sømandsforeningens Bestyrelser om en Lønforhøjelse er endt uden Resultat. Lønnen paa de islandske Skibe har hidtil været omtrent den samme som paa D. F. S. S. Skibe; men Sømandsforeningens Bestyrelse har nu krævet en Forhøjelse paa ca. 15 pCt.

Konflikten er formentlig en Udløber af den paa-gaaende Lønkonflikt i Trawlerflaaden, hvis Mandskab gaar i Land, efterhaanden som Fartøjerne kommer ind.

— Af islandske Dampere er kun Regeringens Kystdamper »Esja« for Tiden hernede.



„Vandstrygeren“ og andre fuldbefarne Katte.

Mis'en tører om ikke just et Herreliv — dog aldrig et »Hundeliv« ombord. Saadan en Mis kan være kendt lige fra Aalborg til Singapore, fortæller Kaptajn *Hansen*. »Tinker«, der havde en forskrækkelig Hjemve. — »Dempsey«, der fandt sin Overmand. »Minie« med den »svage Side«, og »Mike«, som Baadsmanden lærte at fiske.

Det var Kaptajn *Hansen* fra Marstal, der gjorde mig opmærksom paa »Vandstrygeren« en Dag vi gik og pjankede ude i Frihavnen.

En stor Tysker var ved at kaste los, og oppe paa Broen gav Kaptajnen Ordre til at hale Landgangen ind. I samme Øjeblik, som Matroserne spyttede i Næverne og hev i Landgangen, kom en Kat farende som et knitrende Lyn, tværs over Bolværket, op ad Landgangen og væk var den — d. v. s., den var ombord, og Kaptajnen vilde ikke lægge til igen for at sætte denne »stowaway« i Land.

— La' du Mærke til ham, sagde Kaptajn *Hansen* til mig:

— Det var en rigtig Vandstryger, en Søkat forstaar du! Det er Vagabonderne i Kattefamilien, og den Slags flakker rundt i hele Verden og ta'r selv Hyre, naar det passer dem.

Det er nogle knusende mærkværdige Eksemplarer af Dyreriget, for de véd, naar et Skib letter, uden nogen har fortalt dem et Muk om det. Jeg har selv mange Gange set nogle af de Vandstrygere springe i Land i samme Øjeblik vi lagde til, og saa viste de Fyre sig ikke ombord igen, før vi atter lettede. Og jeg har hørt om nogle af dem, at de rømte fra et Skib i én Verdensdel, og saa mønstrede de min Sandten igen paa den anden Side af Kloden tilbage igen.

Sommetider kan du se en halv Snes Stykker af de Svende sidde og labbe yderst ude paa Molen, lige-

som andre Søfolk, der lige er kommen hjem fra Langfart, og som nu kommer sammen for at fylde hverandre med Løgn om deres Bedrifter paa Kinakysten o. s. v. Jeg selv véd ikke af noget andet Dyr, der har saa meget imod at holde sig paa Maatten og afholde sig fra eventyrlige Udflugter; men i den Retning har de nu meget tilfælles med dig og mig.

Kaptajn *Hansen* havde Ret, Kattene har i Virkeligheden mange Træk tilfælles med eventyrlystne Mennesker, det gælder saavel Katte med blaat Blod i Aarene, som hører til Aristokratiet og har en lang Række af berømte Ahner, og pæne respektable Bourgoisi-Katte, der holder de gamle Peberbøsser med Selskab. Og saa de skumle hvæsende Fyre, som hører Underverdenen til, og som ligger paa Lur i Portene for at vente paa, at en Sømand skal navigere hjem i Mørket til de gamle og komme til at træde Bæstet paa Halen, saa at den i hvert Fald har lovlige Grund til at flænge ens Skinneben med sine skarpe Kløer, for at kalde det Selvforsvar.

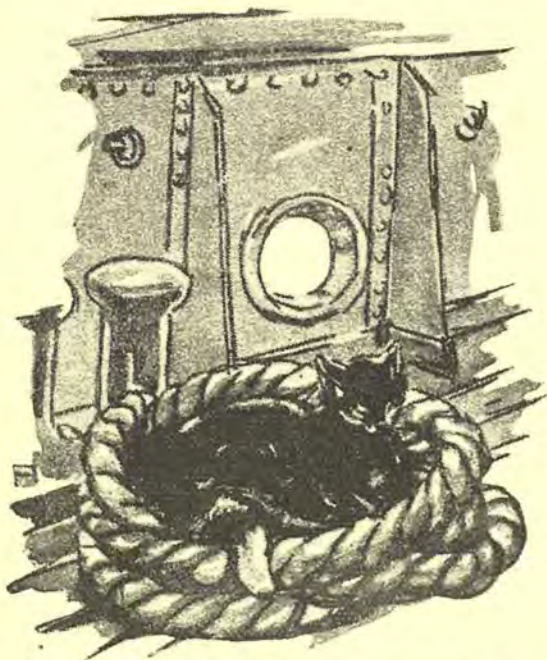
— Ja, saa er der som sagt Vandstrygerne, det er de mest spy.....

Ligesaa langt som Historieskriverne rækker tilbage i Hukommelsen, har der ogsaa været Katte, som gik til Søs. Og de gamle Romere har selv beskrevet Vandstrygerne i Digt og Sang.

Disse Krabater er nogle underlige selvstændige Plejebørn, der ikke tager mod Ordre fra andre end Kokken, men naar han siger: Kom her, Mis, og æd den Biksemad, saa lyster de.

Ellers er Skibskatten et mærkeligt indesluttet Væsen, der aldrig siger et Muk til nogen, naar han er ked af en Skude, og tænker paa at rømme. Og somme Tider tager Skibskatten eller »Vandstrygeren«, altsaa den tilfældige Mis, en Kammersjuk eller sin Kone med paa Langfart, uden at Skipperen aner et Ord, før en skønne Dag 5—6 Smaamisser kommer klatrende op paa Dækket for at trække lidt frisk Luft.

Det er ikke altid, at »Vandstrygeren« er velset ombord, navnlig ikke, hvis han tilfældigvis er født med sort Paryk. Jeg husker f. Eks. en Gang jeg laa i Wildwood, N. I., at der var en Fiskeskonnert, som havde faaet en sort Kat med. Mandskabet vilde have, at Skipperen skulde hive Spøgelset overbord, fordi »sorte« Katte bringer Ulykke, som de fleste af os er indforstaaet med. Men Skipperen, det var forresten min gode Ven *Koefoed*, som er barnefødt i Allinge; han kunde nu godt lide sorte Katte. Og han sagde, at det med Uheld ikke var andet end noget gammelt Kællingsludder, og at hvis nogen af hans Mænd, smed »Sorteper« — som han kaldte Katten —



Mis'en i en Tovrulle, befinder sig som i en Himmelseng



overbord, maatte han belave sig paa selv at springe ud efter ham. Men »Sorteper«, som havde luret, hvad Mandskabet havde sludret om, var alligevel bange for sit gode Skind, saa han entrede op i Rigningen, forstaar du. Og nu sad han altsaa deroppe og hvæsedede.

Naa, Kaptajn Koefoed kunde jo ikke saa godt sige til Mændene om at krybe op efter ham; saa der var ikke andet for den gamle Gut at gøre, end selv at kravle tilvejs efter »Sorteper«, hvis han da ikke skulde blive siddende deroppe hele Sejladsen med, for »Sorteper« var nemlig ikke helbefarende.

— Og hvad tror du saa, der skete? Jo, da Skipperen kom op tilvejs, og slog en Klo i »Sorteper«, kiggede han samtidig ud over Vandet, og »Brandstormemig« om han ikke fik Øje paa en mægtig Stime Makreller, der blev forfulgt af en hel Skole af Blaafisk. Vupti, ned med »Sorteper« i en Fart, alle Mand i Baadene! Ohøj! Ohøj! Tre Timer senere, da Baadene vendte tilbage, havde de en Ladning Makreller, der fyldte 400 Tønder, og gav dem 7000 blanke Dollars. Det var vel nok en pæn Dagløn paa en Eftermiddag, og du kan bande paa, at nu var der ikke nogen, der vilde hive »Sorteper« i Ballen. Nej, hele Mandskabet splejsede sammen, og købte ham en Silkepude og en Kasse condenseret Mælk, da de kom i Havn.

United Fruit-Compagnis Baad »St. Pablo« har fire af de sorteste Katte, jeg nogensinde er præsenteret for. Og de fire Katte var med paa Turen, da »St. Pablo« red den Organ af, der gjorde saa megen Skade i Habana og Miami for halvtredie Aar siden, og »St. Pablo« gik ganske uskadt gennem den Omgang.

Der var ligeledes en gammel Svend af en Nattevagt paa Counard Liniens Kaj i Southampton, som paa-stod, at London-Kattene altid fik Hjemvé, naar Vejret var taaget, og han beviste sine Ord med at pege paa »Cuthbert«, som var bleven ked af Sejladsen og var havnet hos Nattevagten.

»Cuthbert« var aldrig den samme gamle, glade Bolværkskat, naar Taagen begyndte at indfinde sig. »Han har saadan en ganske forskrækkelig Hjemvé«, sagde Nattevagten til mig, »saa han ikke en Gang gider smage paa et Stykke røget Aaleskind til Frokost.

Vi havde ogsaa en fin Kat ombord, som denne Cuthbert, da jeg var Baadsmand paa »Sarah«, der løb mellem London og Rangoon i 1882, fortalte Nattevagten videre, han hed »Tinker« og han var vel nok en pragtfuld Kat; han kom heller aldrig forud, men opholdt sig altid agterude, sammen med Officererne; men han var nu alligevel meget velvillig stemt overfor mig, fordi jeg havde været Skibskammerat med hans Fa'r, ombord paa den gamle Plimpsoller »Whampoa«, der gik med Te; men »Tinker« foragtede ellers hele Besætningen forude. Og det kom han til at bøde for. »Tinker« fik nemlig saadan en Hjemvé, hver Gang vi løb ind i en Taage, ligegyldig paa hvilken Breddegrad det var, saa at Skipperen og Styrmanden ikke kunde gøre noget ved ham.

Naar det Humør stak ham, kom han rygende op paa Dækket og fløj op i Rigningen — han var nemlig helbefaren —, hvor han saa sad og miavede saa højt, at Skipperen ikke kunde høre, hvad Udskigten raabte, og saa kan det nok være, at »den Gamle« gav »Tinker« en ordentlig Omgang med Mundlæderet.

Saa var det en Juleaften vi kom hjem igen, og var paa Højde af Dover, da vi løb ind i en tæt Taage, og der bestemte »den Gamle« at tage den med Ro og afvente Bugserbaaden næste Morgen. Saa blev vi sendt til Vejrs for at stryge Kludene, og deroppe sad »Tinker« og miavede gudsjammerligt. Der var én, der rørte lidt ved »Tinker«, saa han hoppede ned. — Det var et langt Hop; men han faldt blødt, og han blev ved med at falde efter at have ramt Vandet, i hvert Fald kom han ikke op igen mere — maaske var »Tinker« gaaet neden om og hjem



Vandstrygeren har taget en Kammesjuk med, og i et ubevogtet Øjeblik delikaterer den sig.

til hans elskede London — vi saa ham aldrig mere.

Der er mange Vandstrygere, der er kendt hele Verden over. Der var f. Eks. »Minie«, som hørte hjemme i Montreal, og som tog Smaature rundt til alle Verdensdelene; men altid kom tilbage til Montreal. Hendes svage Side var de store Familier, hun fik det ene mægtige Kuld efter det andet, og hver Gang hun fik »Smaa«, blev hun afmønstreret fra Skibet. Der er ingen, der ved, hvormange Tusinde Knob »Minie« har sejlet; men en Mængde Sømænd overalt, kendte og kælede for hende, hver Gang, de mødtes igen.

Men saa begyndte »Minie« at blive gammel, og da hun — Gud ved for hvilken Gang — kom hjem igen i 1922, var hun saa sløj, at hun maatte »lægge op«. Det var endda kun paa Kokkens indtrængende Forbøn, at »Minie«s sidste Tørn ombord paa »West Kirdar« ikke endte med, at hun kom i en Kartoffelsæk med et Stykke Kul som Hovedpude og Tusinde Favne Vand som Overdyne.

En anden navnkundig Vandstryger var »Mike« med det ene Øje, der holdt mest af Ruten mellem St. Francisko og Shanghai. »Mike« var en af de iltreste Slagsbrødre i sin Tid, og han maatte ofte efterlade



Smaastumper af sin Pels i Land. Halvdelen af det højre Øre var gnavet af i Hongkong, og han havde mistet sit venstre Øje i Manilla. En skønne Sommerdag tog »Mike« Hyre ombord paa »Campgow« fra Frisco til Shangtung. — Som du nok ved, er der altid lidt Kommers med at fange Flyvefisk, naar de flyver over Drækket, og de smager jo herligt, hvis Kokken da bare er en Kunstner i sit Fag. Baadsmanden pleje-



I Lasten bliver der sommetider Lejlighed til et lille Jagteventyr.

de at hænge en Lanterne op nær ved Rælingen for at lokke Flyvefiskene — naar først Vingerne bliver tørre, dumper de jo ned paa Dækket.

»Mike« havde været ombord adskillige Døgn, og endnu var der ikke en eneste Fisk, der havde bidt paa Baadsmandens Lanterne. »Der er noget muggent ved det,« sagde Baadsmanden og spyttede langt. Han holdt Øje med »Mike« og — vips — greb ham paa fersk Gerning.

Saa fik Baadsmanden den geniale Idé, at han vilde lære »Mike« at fange Flyvefisk, og det gjorde han. Han stillede en stor Pøs nær ved Lanteren og lod »Mike« putte Fiskene ned i Pøsen; men hver Gang »Mike« skød en Fisk, fik han Høvl. Naar han derimod havde kastet fire Fisk i Pøsen, fik han den femte i Gratiale.

Fra Marstal:

Skibsværftet har modtaget Bestilling fra en amerikansk Rigmand paa Bygning af en moderne Lyst-yacht. Den skal være 135 Fod lang og have 2 Motorer paa 800 H.K., som skal kunne give Yachten en Fart af 25 Knob.

Fra Rødvig.

Fisker Johannes Nielsen er afgaet ved Døden, medens han laa med sit Fartøj ved Warnemünde. Han blev 55 Aar.

Det Forenede Dampskibsselskabs Damper »Svava« strandede forleden Nordøst for Fredericia. Den er lastet med Jern og er bestemt for Middelfart.

Svitzers Bjærgningsdamper af samme Navn — »Svava« — afgik til Assistance fra Korsør.

»Dempsey« var en anden Vandstryger, der vandt sig et stolt Navn som Slagsbroder. Til Trods for sit mandige Navn var Dempsey alligevel Moder til en stor Missefamilie. Hun sejlede altid med »American Trader« og fandt sig absolut ikke i, at nogen fremmed Mis vovede at sætte Poterne paa hendes Skibsdæk.

Mens »American Trader« var 150 Sømil fra Cape Race, saa Anden-Styrmanden, som forresten var en Krudtkarl fra Svendborg a', en stor, hvid Byldt klaskede ned paa Dækket; det var en mægtig Sneugle, forstaar du, der var udmattet af det haarde Vejr og den lange Flugt, saa den var nær ved at himle. Styrmanden samlede Fuglen op, varmede den, fik Liv i den og gav den noget at spise, saa den blev helt kry igen. Næste Dag lavede han et fint Bur til Uglen. . . . En Uges Tid senere observerede han »Dempsey« oppe paa Dækket, og det kan nok være, at hun svarede til sit Navn, for hun lignede grangiveligt sin Navnefar Dempsey, efter at Tuney havde ordnet ham.

Det ene Øje var næsten helt klistret til, det ene Øre var flænget, og Ansigtet lignede en tillavet Hakkebøf før Stegningen. Styrmanden spurgte, hvad der var paa Færde, men da han kom hen til Ugleburet, var alle Spørgsmaal overflødige, for i Buret sad Uglen nok saa kløgtig; men Gulvet omkring flød med Kattetjavsver. . . . Dempsey havde fundet sin Overmand.

Ude paa Søen sover som Regel Mis i en Tovrulle, fordi den ved, at der kan den være tryk, naar Vinden piber i Takkelagen; desuden giver Tovet Katten noget at slaa sine Klør i og klynge sig til, naar Skibet slingrer. Saadanne Fyre er interessante at studere, maa du tage Kending af.

Der kan ikke blive en god Sømand ud af enhver Kat. Vandstrygeren maa ligesom Matrosen have en medfødt Smag for Livet til Søs, og en Kat, der først en Gang har passeret Linjen, vil sjældent finde sig tilfreds ved en Landkrabbe-Tilværelse.

Skibskatten i Almindelighed har det saa at sige altid godt, den faar altid Mad nok, og god Køjeplads ordner den selv, og saa kan den selv vælge sit Skib.

Skibskattens Lod er derfor intet Hundeliv, forstaar Du . . . selv om det ikke altid just former sig som et Herreliv.

Miav.

S/S »Effie Mærsk«, der var strandet ved Hyllekrog, har efter Dykkerundersøgelse fortsat sin Rejse til Cardiff.

*

Carnegies Belønningsfond for Heltemod har uddelt følgende Belønninger til Redningsmændene fra Damperen »Estonia«: Kaptajn *Antoni Rasmussen* Fondets Medaille i Sølv. Styrmandene *Frith Andersen* og *Aage Bach*, Kvartermændene *Vald. Nielsen* og *Niels Hansen*, Matroserne *Einar Nielsen* og *Hans Hansen* og Letmatros *Chr. Ulrich* hver 800 Kr.

*

Store Nordiskes Kabeldamper »Edouard Suenson« anløb fornylig Toldboden efter at have repareret Kabler i Nordsøen. Damperen kom ikke alene hjem for at proviantere, men maatte ogsaa landsætte 5 Mand af Besætningen, der var syge af Influenza.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-

Mærke

TELEGR.-ADR. PETROLEUM



K · Y · OG M · V ·

KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S

SUNDKROGSGADE 2. KALKBRÆNDERIHAVN

Konstruerer og bygger alle Arter af Fartøjer.

Vinteropbevaring i luk. Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906 (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

DANSK MEK. KEDELRENSINGS- 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-, Væde- og Køleanlæg.

Spec.: Lüneburger Magnesia 85%.

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.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKE-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200
Statatелефон 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:
"UTZON"

STØT DE AVERTERENDE



IVER C. WEILBACH & Co.

SØLVER & SVARRER

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrigt p. Forlangende

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

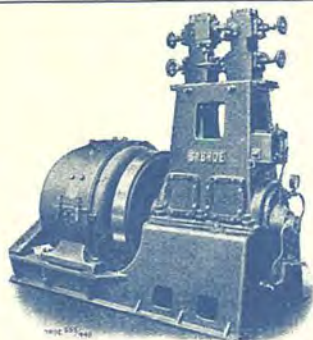
Eneste Specialforretning i
Kompasser & Nautiske In-
strumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG ARBEJDER OVERALT.

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
ANKER HEEGAARDSGADE 3. — TELEGRAM-ADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764.



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

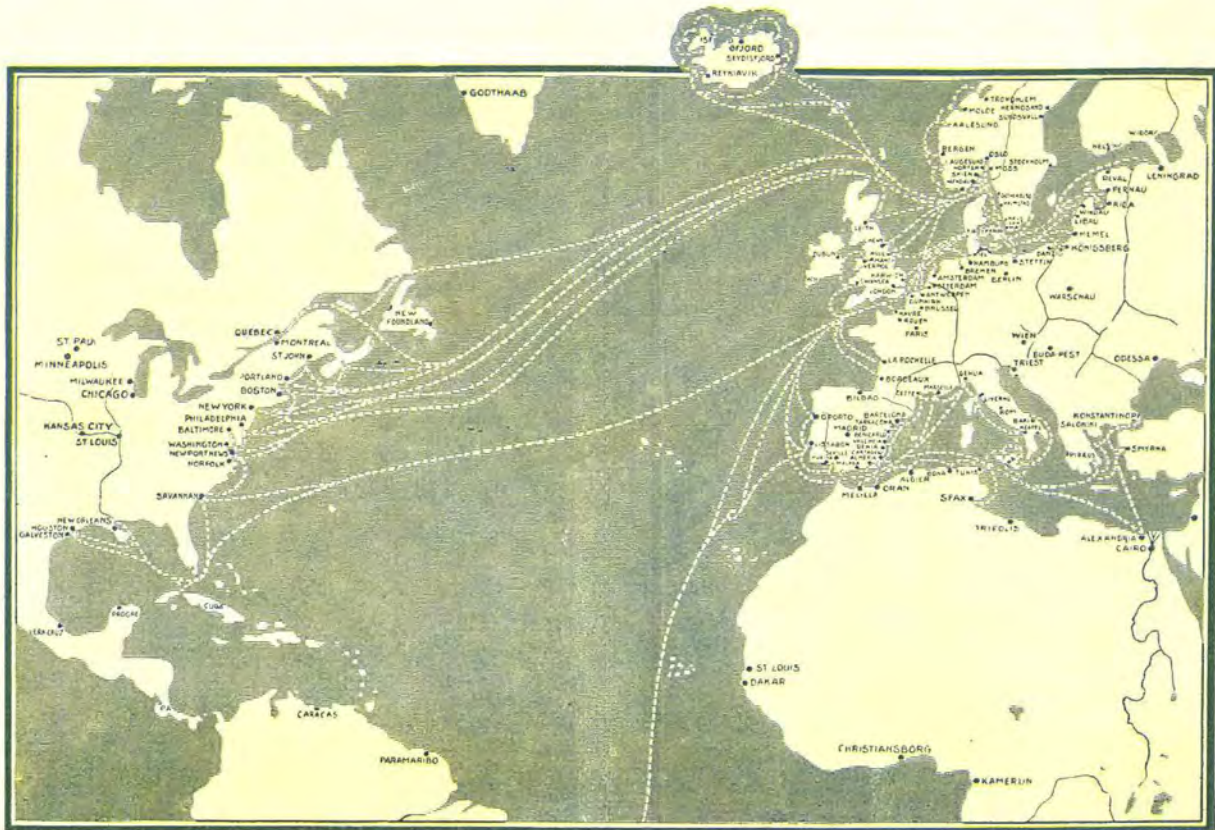
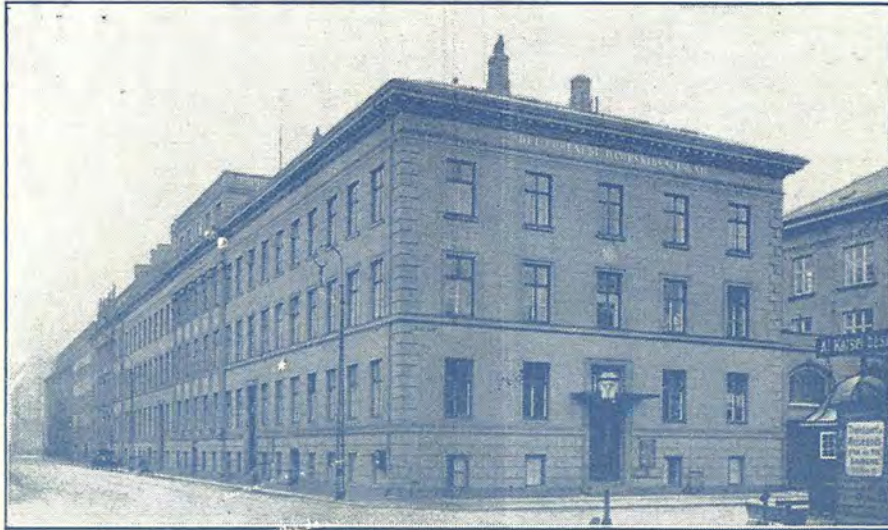


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSAVG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibereierforening, Danske Sejlskibereier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarine, Marineloreningen, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industris interesserede Partier og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

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

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



50 ØRE 36 Sider.
No. 3 1929

VIKINGEKAMP
(SE ARTIKLEN: „DEN SØNDERJYDSKE VIKINGEREDE“)

36 Sider. 50 ØRE
MARTS 6. AARG.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

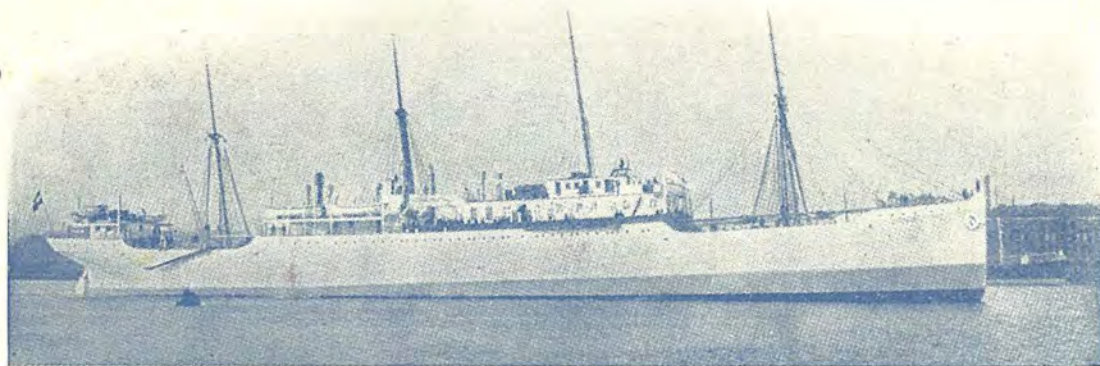
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

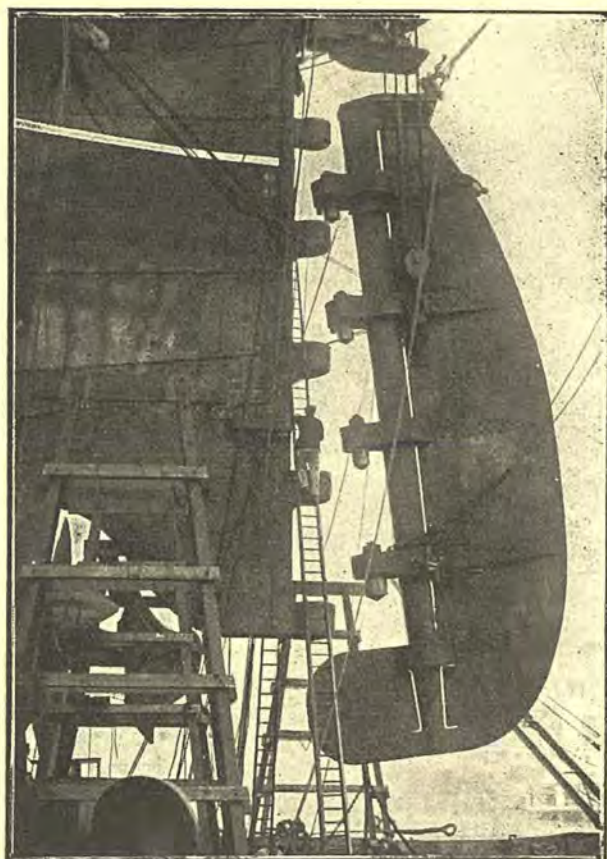
Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, Vladiwostock, Seattle, San Francisco, Valpariso, New York, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT

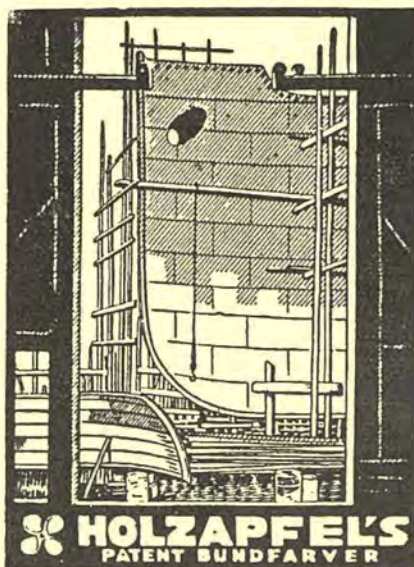




ET KÆMPE ROR

Man undres ofte over, hvordan egentlig en saadan Havets Gigant, som f. Eks. ovenstaaende Billede af

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



TLF. C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZAND IA

Agterenden af Oceanlinerens »Berengaria« viser os, kan blive til.

Der maa jo nedlægges et mægtigt Arbejde ikke alene for det store og hele, men ogsaa for de enkelte Deles Vedkommende.

Her ser man et nyt Ror blive paasat, og ved blot at betragte Manden paa Stigen, den lille Prik i Forhold til Kolossen, kan man knapt forstaa Teknikens store Kunst.

Ved Hjælp af Kæmpekraner føres det 55 Tons vægtige Ror paa Plads, før Nøglerne kommer i Hjulene, og man kan manøvrere med denne enkelte Faktor i det store Maskineri.

INDHOLD

Jens Munk af Ad. P. (Illustr.).

»Den sønderjyske Vikingerede« af Ad. P. med Tegninger af Georg Lütchen.

Havets Mysterier. »Asiates Prince«s Skæbne. (Illustr.)

»Lille David«s Rejse. (Illustr.)

Stemninger fra Havet: »Den eneste« — Digt af Maskinmester Aage Pedersen. (Illustr.)

»Motoren og Merskummeren«, Humoreske af Lodsens med Tegninger af Georg Lütcken.

Amerikanerne hylder Søheltene. (Illustr.)

»Under Styrmandenes Vimpel« af Edouard Hensè. (Illustr.)

Som Vrag i Kanalen, Damptrawleren »La crabe«. (Illustr.)

»Kong Frost« hærger Danmarks Kyster. (Illustr.)

Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib af Hovmester A. C. Mauritzen. Med Tegninger af Georg Lütcken.

Den gamle Kaptajn fortæller: Højtidsfest i en Windjammer. (Illustr.)

Søofficerens Optagelse i Carbonariernes Rækker af Adolph de Hensè med Tegninger af Georg Lütcken.

Fisk til København. (Illustr.)

Sørøver af moderne Sløbning, Grev Felix von Lückners Kapertogt med »Seadler« under Verdenskrigen. (Illustr.)

Et Kæmperor. (Illustr.)

Smaating.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32. Telefon Byen 8040. Redaktør: Adolph Pederstrup.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106

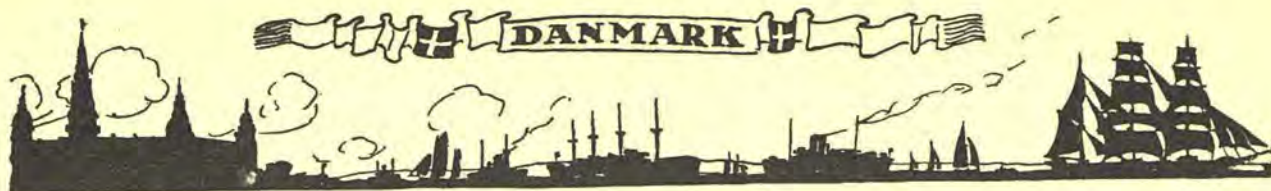
Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.

Tlgr.-Adr. „PRIVATE“

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

København K.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED • PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. • PORTOFRIT OVERALT • RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADEN 32, • TELEF. 9822

JENS MUNK

Der staar i en gammel Vise:

»Det Ingen kan tænke, og Ingen kan tro,
hvad Ondt at en Sømand maa lide.«

Og vel kan vort Fædreland være stolt af at have ejet saa mangen kæk og uforfærdet Sømand, der »sadlet dristigt Havet op, saasnart hans Hjerte lysted«; men næppe kan ovenførte Verslinjer om, hvad Ondt en Sømand kan komme til at døje, anvendes paa nogen med mere Ret end paa *Jens Munk*.

Alt fra Barndommen fik »den lille Jens« en Forsmag paa Livets ublide Kaar. Ni Aar gammel sendes han fra Hjemstedet, Gaarden Barbo i Nærheden af Arendal i Norge for at gaa i en jysk Skole.

Et Par Aar efter kommer han tilbage til et Hjem i Opløsning. Faderen *Erik Munk* er af Kongen fjernet fra Stilling og Gods paa Grund af Uredelighed, Griskhed o. m. a. Moderen tyer til Slægtnings Hjælp, og Drengen Jens maa i sit 12. Aar tage Hyre hos en frisisk Skipper paa Rejse til England og derfra til Oporto, hvor han lærer det portugisiske Sprog, der i den Tid paa Søen havde samme Kurs som Engelsk senere.

Et Aar efter tager han som Kahytsdreng med et Skib til Brasilien. Paa Rejsen bliver Flaaden, hvortil Skibet hørte, angrebet af franske Fribyttere og skudt i Sænk.

Jens med 6 andre Søfolk drev omkring paa Søen paa Vragstumper, indtil Slaget var forbi,

saa bliver Jens sat i Land af Kaperne paa Brasilens Kyst.

Han frelstes ganske vist fra Havet, men var dog udsat for at opædes af de Vilde. Og efter mange Genvordigheder af værste Art naaede han og de andre Kammerater *Bohia*.

Den Købmand, som Munck havde anbefalingskrivelse med til, var ulykkeligvis rejst til Evropa, og for at leve maatte Jens gaa i Skomagerlære et Aars Tid og et halvt Aar gaa til Haande hos en Maler.

Endelig kom Købmanden tilbage, og Munck kom da paa hans Kontor i 3 Aar.

En skønne Dag kom der imidlertid to hollandske Skibe paa Redden uden Spaniernes Tilladelse, og de skulde gøres til Priser. — Dog, Købmanden besluttede at advare dem og overlod Munck ved Nattetid at svømme

ud til Hollændernes Skibe for at faa dem til at forlade Stedet.

Det lykkedes glat, og efter Budskabet lettede Skibene; men grundet paa denne Mission maatte Munk blive ombord og sejle med til Amsterdam, hvor han dog som Skibenes Redningsmand blev meget venligt modtaget og tilbudt en Stilling.

Men Jens længtes efter Fædrelandet og afslog Tilbudet. Han rejste hjem og fik Stilling som Skibsskriver, og som saadan gjorde han flere Rejser til Spanien.

1601 kom han i Rigsraad Henrik Ramels Tjeneste som Handelsrejsende og gjorde her 9 Rej-





Vinterhavnen i Hudsonsbugten.

ser til Narva, 4 til Danzig og Pommern, 3 til Spanien og 1 til Amsterdam. Det blev besørget i Løbet af 4 Aar.

I de paafølgende 6 Aar driver Munk Sejlads og Handel, dels for egen Regning og dels i Kompagni med en Købmand *Hvid*. Under denne Periode foretager han en Ekspedition til Noya Zembla, hvor Skibet gaar under, og Munk sammen med Besætningen omsider bliver reddet fra Skibsbaaden i en *Lodie*, et russisk Fartøj med 14 Rorkarle og en Styrmand, hvormed de sejler 124 Mile til Archangel. Herfra vender Munk langt om længe atter tilbage til København.

I 1610 vil Munk igen besejle Nova Zembla, men bliver hindret af Isen, hvorfor han gaar med Skibet til russisk Lapland og indtager Pelsværk og Fisk for hjemgaende.

Saa kommer Krigen med Sverige i 1611, og Munk bliver kongelig Søkaptajn og udmærker sig. Senere udnævnes han til Kommandør, og Christian den 4. giver ham flere Opgaver, som Munk løser til Kongens største Tilfredshed.

Efter Freden bliver han Admiral Jørgen Daas Løjtnant paa Togter mod Sørvøvere paa Skibet »Victor«.

Kongen sender ham senere igen til Spanien for at engagere udlærte Hvalfangere hertil; han faar 18 Mand med tilbage, som altsaa var de første, Danmark anvendte til Hvalfiskefangst i Davisstrædet og ved Spitsbergen.

Saa skulde han have været med *Ove Gjedde* til

Indien forbi Det gode Haabs Forbjerg, men fattede i Stedet for den store Tanke at forsøge at naa Maalet ad en lettere Vej. Nordsøen og Ishavet havde han lært at kende til Gavns. Intet Under derfor, at han fik Lyst at træde i *Hudsons* og *Baffins* Fodspor og forsøge at skaffe sit Fædreland Æren for Opdagelsen af Nordvestpassagen til Østen.

Munk indgav sit Forslag til Kongen; denne modtager ham hjerteligt og priser hans Forsæt, ligesom Munk bliver rost for sit Mod til at vove denne Daad. Kongen havde nemlig paa sin Rejse nordover dannet sig en Mening om, hvilke Lidelser og Anstrengelser,

Isregionerne bød paa. Men paa den anden Side indsaa han straks, at hvis det vilde lykkes Munk at finde Nordvestpassagen ad denne Vej, laa Indien aaben for Danmarks Handel, og deraf fremavledes jo store Rigdomme, Formuer, som paa de Tider var Genstand for hele det søfarende Europas Begærlighed.

Kongen stiller to af Flaadens mindste Skibe til Munks Raadighed, »Enhiorningen« og Jagten »Lamprennen«, som tilsammen havde 64 Mands Besætning.

Vi er nu ved dette hurtige Overblik over Jens Munks daadrig Liv kommen til Aaret 1619. Det var i dette Aar, han tiltraadte sin saa ulykkelige Rejse til de frygtelige Egne, en af de uhyggeligste Tragedier, der er udspillet.

Allerede under Oprejsen til Norge mister



Et af Jens Munk tegnet Kort (meget stærkt formindsket).



Munk 2 Mand, hvorfor han i Karmsund maa paa-mønstre 3 andre, saa at Ekspeditionen nu tæller 65 Deltagere. Af disse naaede dog kun de 64 Vinterhavnen i Hudsonsbugten og kun 3 tilbage igen til Danmark.

Det hele Tab af Menneskeliv under Togtet bliver saaledes 64. Mærkelig nok gik ogsaa begge Skibe til Grunde under Munks Førerskab, thi som bekendt maatte han efterlade »Enhiorningen« i Vinterhavnen, og 1626, da han som Admiral ligger paa Weseren med 6 Skibe, forsvinder »Lamprenen« med Mand og Mus.

Beskrivelsen over denne Rejse udgav Munk selv i Aaret 1624, og deri vil man paa hvert Blad fra Nytaar 1620 kunne læse den Række grufulde Tildragelser, der Dag efter Dag hærgede det uheldige Mandskab og deres Chef, indtil Munk næsten stod alene tilbage. Og dog, hvor frygtelig end deres Tilværelse ender, og hvilke Trængsler de end har maattet gennemgaa før Dødens Befrielse for de 61 Menneskers Vedkommende, saa viste de dog en Taalmodighed i Lidelserne og en Gudhengivenhed, som gør, at vi ikke blot maa skænke dem vor Medynk, men ogsaa vor Agtelse.

Med 2 Mand ombord i »Lamprenen« naaer Munk Bergen den 21. Septbr., hvor de tre arme Mennesker græder af Glæde og takker Gud, »at

han os den naadeligen Lykke havde beskæret,« som Munk skriver.

Efter Hjemkomsten betroedes Munk flere vigtige Missioner, bl. a. i 1623 som Chef for en Flaadeafdeling, og skønt hans Rejse til Grønlands Kyster havde været saa grufuld og ikke aabnet nogen Udsigt til at opdage en Nordvestpassage, arbejdede han dog med Planer for en ny Ekspedition, som Døden — den 3. Juni 1638, samme Dag som han fyldte sit 49. Aar — dog afskærer ham fra.

En Mand som Jens Munk, der fra liden Purk og til sin Dødsdag næsten altid svævede paa Havet, og som efter at have prøvet Tropernes Hede saa ofte var udsat for Nordens Kulde og endelig Lidelser gennem et helt Aar midt imellem Isbjergene uophørlig — uden at bukke under — har maattet kæmpe med frygtelig Nød og Elendighed, en saadan Mand kan Danmarks Søannaler være stolt af.

Som Koffardikaptajn og som Orlogsmand var han stedse kæk, dristig og uforsagt, altid rede til paa en samvittighedsfuld Maade at udføre enhver given Ordre. Naar hertil føjes, at han var en brav Ven og som en Fader for sine Undergivne, saa vil man forstaa, at Jens Munks Minde altid vil grønnes i Danmarks maritime Bøger og Tidskrifter.

Ad. P.



Til venstre: Paa Godsbanegaarden ankommer Isinger, Skrubber m. m. i Kasser fra Provinsen. Til højre: Den sidste levende Torsk fra Hyttefadene ved Gl. Strand.

FISK TIL KØBENHAVNERNE.

Selvfølgelig har det knebet stærkt med at forsyne Hovedstaden med Fisk under den strænge Isperiode, og vore Fiskere

har haft en drøj Vinter. Som lidt af et Eventyr skete det dog, at midt under den værste Periode, glimtede en kolossal Sildestime oppe ved Skagen, der gav svenske og danske Fiskere et stort Udbytte.



Den sønderjydske Vikingerede.



Saa drog de frem til Fjenders Men —

Langs Østkysten af det fagre Sønderjylland findes mange dejlige Egne, især hvor Havet skærer sig ind med dets Fjorde og Vige mellem de fortryllende skovbevoksede Landskaber.

Et saadant yndefuldt Billede afgiver da ogsaa Egnen ved Gjenner, hvor Bugten skærer ind mellem det smukke Løjtland paa den ene og Sønderballehoved paa den anden Side.

Tæt ved ligger den smukke bakkede Barsø, en prægtig Ø, medens inderst inde i Bugten den lille, venlige Kalø er beliggende.

I Nord, Nordvest og Nordøst for Byen hæver sig Bakke ved Bakke, mellem hvilke Knivsbjerg er et af Sønderjyllands højeste Punkter. Det er ligefrem et Bjerglandskab i formindsket Maalestok, som tidligt var bebygget.

Til disse Egne søgte i det 7. og 8. Aarhundrede en Mængde Eventyrere fra hele Danmark;

thi her mener man, at en Mængde af de gamle Vikinger, Generation efter Generation, havde et yndet Tilflugtsted.

Vore hedenske Forfædre, ved vi, elskede Havet, ligesom deres Hu stod til Kamp og Eventyr.

Intet Under derfor, at de har ønsket at bo ved den henrivende Bugt, hvor der var saa god Lejlighed til at boltre sig paa Havet, og hvorfra det var saa let at tage ud paa Vikingetog, medens paa den anden Side Egnen med dens Bakker og Skove var godt egnet til Forsvar imod indtrængende Fjender.

De gamle Nordboere var hovedsagelig henvist til at leve af Jagt og Fiskeri, men disse to Næringskilder var ikke i Stand til at føde en tæt Befolkning. Misvækst og Hunger hærgede i Oldtiden ofte vore Forfædres barske Lande, og vi ved, at det var almindeligt, at udsætte Børnene, for



saaledes at befri sig for overflødige Munde. Efter gammel Skik og Brug var kun den ældste Søn arveberettiget. De andre maatte klare sig som de bedst kunde, og det er sandsynligt, at de saaledes forstødte rundt omkring fra Landet omsider kom til Egnen, hvor der var Muligheder for at komme med paa Eventyret til de fremmede Kyster.

Det intensive Fiskeri, som dreves rundt omkring gjorde sit til, at Baadebygningskunsten var højt udviklet herhjemme, og naar der var Mandskab nok, byggedes store Skibe, som dreves frem gennem Havet ved Hjælp af Sejl og Aarer.

En saadan Baad kunde tage op til 60 Mand ombord. Forstavnen tildannedes i Form af et eller andet Fabeldyr, som oftest en Drage, deraf Navnet »Drageskibe«.

Vor barske Natur og den haarde Kamp for Tilværelsen, der krævede den største Anspændelse af hvert Individ, udviklede Vikingernes fysiske Kraft og staalsatte deres Mod og Vilje.

For mange af de Eventyreres Vedkommende, der sluttede sig til Indvaanerne paa disse Kanter, har det sikkert ikke været let at blive optaget mellem de prøvede Kæmper; de har nok maattet gennemgaa adskilligt forinden.

Det var sjældent, at faa Mænd begav sig ud paa Farten, derfor klumpede de sig sammen, og der har nok været mindst fem—seks Skibe alene fra den Egn. Paa Havet har de saa slaaet Følge med Vikingskibe fra andre Egne; thi man læser jo om Flaader paa flere hundrede Sejlere.

Det kunde jo ogsaa hælde, at de danske Vikinger kom i Kamp med andre Vikinger, hvor de traf hverandre under Kysten, som vort Forsidebillede viser, og da vankede der braadne Pander, rimeligvis naar de sidst ankomne, ved Synet af de fremmede Vikinger, saa deres Planer tilintetgjorte og det stedlige Bytte ranet.

Især blev England, Skotland og Irland tidt hjemløst og derfra blev ogsaa senere Island koloniseret. Naar de vendte hjem fra disse Togter, medbragte de rigt Bytte. Ofte blev Vikingerne boende paa de Steder, hvor de var gaaet i Land og gik efterhaanden over til fredeligere Sysler, og deres fordums Plyndringstogter forvandlede til Handelsrejser, paa hvilke de tuskede Rav, Huder og Pelsværk med Sydevropas Frembringelser.

Ogsaa i Frankrig satte Nordboerne sig fast

(Normandiet) og det var deres Efterkommere, der i Midten af det 11te Aarhundrede under *Vilhelm* erobrede England.

Men ikke alle Vikinger lykkedes det at blive selvstændige. Mange maatte bide i det sure Æble og tage Tjeneste hos fremmede Fyrster. Baade i Rusland, Italien og det fjærntliggende Byzanz (Konstantinopel) valgte Fyrsterne deres personlige Livvagt blandt Vikinger (Væring) paa Grund af disses uforlignelige Mod, deres Styrke og Krigskunst.

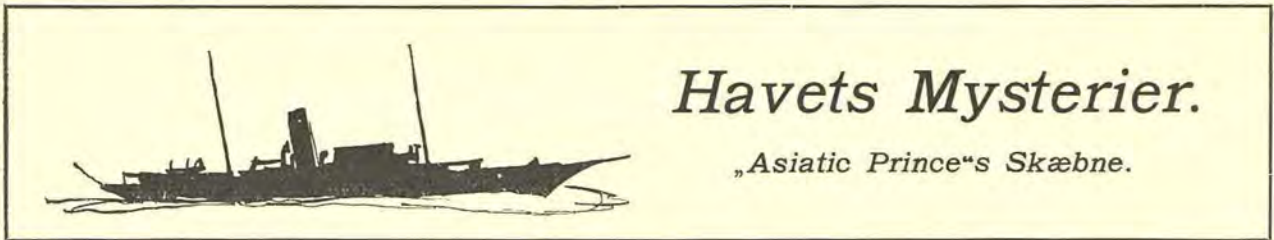
De sønderjydske Vikinger har nok været særlig trofaste imod deres Hjemstavn, thi det formenes, at det gamle Vikingsæde har bestaaet i flere Hundrede Aar.

Sagnet vil ogsaa vide, at paa en af Højderne ved Fjorden, har der staaet en efter Datidens Forhold meget anselig Borg, men mærkeligt nok er det ikke bekræftet af Eftertidens Forskere, og intet Fund har kunnet fortælle os noget i saa Henseende.

Dog maa man gaa ud fra, at de gamle Vikinger har befæstet deres Arnested, endog meget stærkt. Materiale og Arbejdskraft havde de jo nok af i de Tider, selv om de var paa Togt. Deres Kvinder sad rimeligvis heller ikke med Hænderne i Skødet, medens deres Herrer var ude at hente Bytte. Det var vel ikke alene Ilden ved Arnen, de holdt vedlige — kender man de danske Skjoldmøer ret, den Tids Kvinder sparede sig ikke, de har sikkert haft fuldt op at beskæftige sig med, det viser jo ogsaa de forskelligartede Sager, som Eftertiden har faaet til Erindring, og som man bestemt mener, stammer fra Vikingetiden i Danmark.



Fra disse Togter medbragte de rigt Bytte —



Havets Mysterier.

„Asiatic Prince“s Skæbne.

Engelske Blade indeholder Beretninger om et Drama paa Havet, der for Tiden stærkt drøftes indenfor engelske Søfartskredse.

Den 16. Marts 1928 forlod det britiske Skib »Asiatic Prince«, hvis Besætning bestod af flere hvide Officerer og 34 kinesiske Matroser, den sydamerikanske Havn San Pedro for at gaa til Yokohama med en Ladning, der bl. a. bestod af 1 Million Dollars i Guldstykker. Siden den Dag har Skibet været sporløst forsvundet. Man formodede først, at det var gaaet under med Mand og Mus, men forskellige Ting, der er bleven oplyst ved en Afhøring af Officererne om Bord paa »Royal Price«, et Skib, der er sat ind paa Ruten i Stedet for »Asiatic Prince«, gør det sandsynligt, at det har faaet en endnu mere tragisk Skæbne.

Hvad Radiotelegrafisten opfangede.

Den 22. Marts meddelte en Telegrafist ombord paa Damperen »City of Eastborne« sin Kaptajn, da de var i Nærheden af Hawaii Øerne Kl. 4 om Morgenen, at han stadig hørte et Nødsignal, der blev efterfulgt af 3 Bogstaver, som senere viste sig at være Begyndelsen til »Asiatic Prince«s Kaldehavn.

Det var gentaget 6 Gange. Denne Dag befandt »Asiatic Prince« sig omtrent 700 Sømil nordvest for Hawaii Øerne.

Den hvide Mands opløste Lig paa Strandbredden.

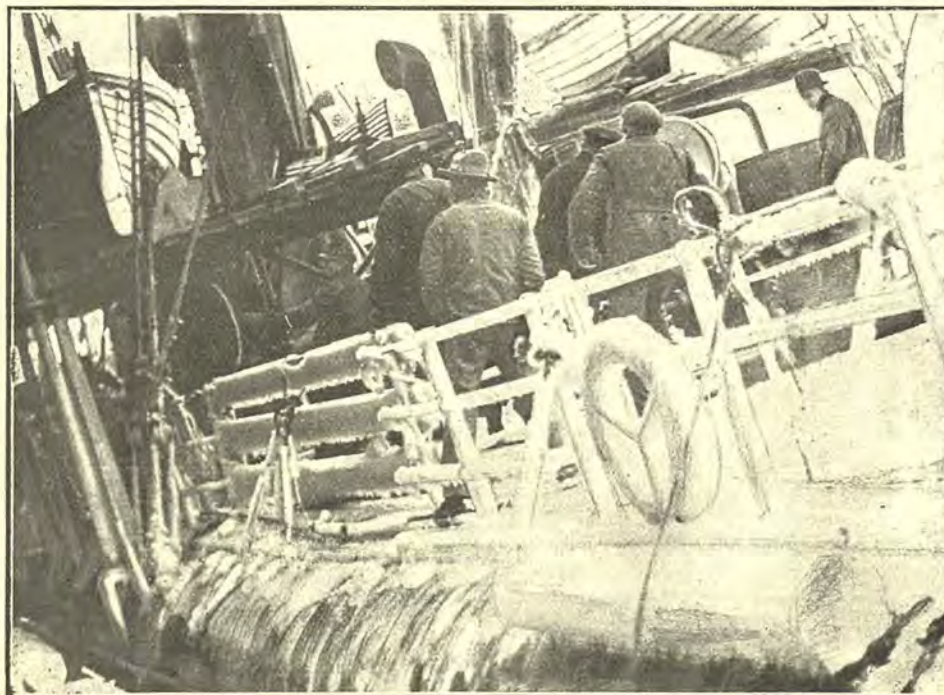
Nogen Tid efter fandt nogle Sømand paa en øde Ø i Stillehavet det opløste Lig af en hvid Mand, der mellem Skulderbladene bar en Kniv, der var stukket dybt ind. Paa en ligeledes øde Nabø fandt man endvidere flere af Sandet, tildels dækkede Planker, der menes at hidrøre fra en Redningsbaad, en kinesisk Matroshue og et lille tomt Pengeskrin.

Det er derigennem blevet muligt at kaste Lys over »Asiatic Prince«-Dramaet, idet man mener at kunne fastslaa, at de kinesiske Matroser, der havde Kendskab til Skibets kostbare Ladning, den 22. Marts Kl. 4 om Morgenen har gjort Mytteri og myrdet Skibets Officerer for at bemægtige sig Skatten.

Er det en Søøverbande, der har udført Udaaden?

Hvad der derefter er sket med det herreløse Skib, kan der kun gisnes om. Muligvis er de oprørske Matroser kommen i Strid om Byttets Deling, og nogle af dem er under Kampen blevet kastet over Bord. Mere sandsynligt menes det dog at være, at Matroserne har tilhørt en Piratbande, som de er naaet tilbage til efter at have sænket Skibet.

Alt dette er dog kun Hypoteser, og man vil uden Tvivl aldrig faa at vide, hvilken Skæbne der er overgaaet »Asiatic Prince« og Officererne om Bord.



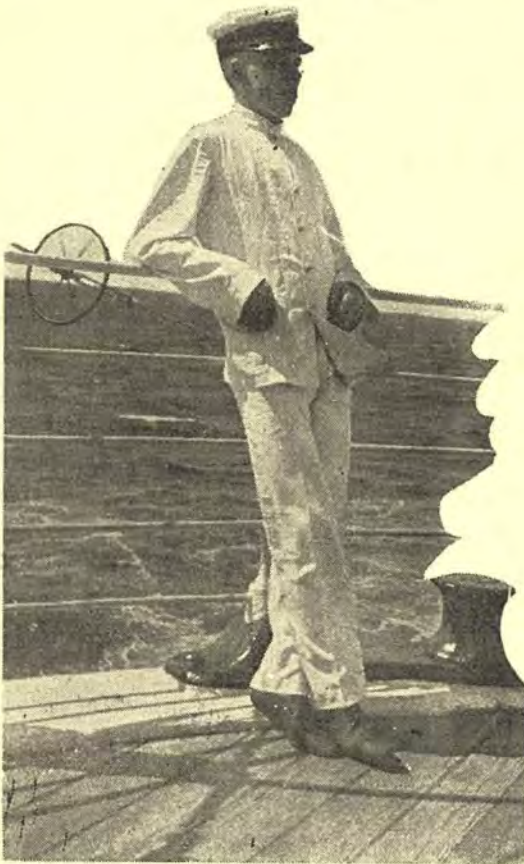
Damperen »Esbern Snare«, der under den frygtelige Snestorm var paa Vej fra Aalborg til Kiel med 400 Kreaturer om Bord, maatte søge Nødhavn i Aarhus, og det viste sig, at ca. 100 Kreaturer var trampet ihjel. Billedet viser »Esbern Snare« i Aarhus Havn, hvor man straks gik i Gang med det uhyggelige Arbejde, at losse alle de døde Dyr.



Stemninger fra Havet.

Den eneste —

Af Forfatteren af Digtsamlingen
„FRIVAGT“, Maskinmester Aage
J. Chr. Pedersen.



Derude fra gaar Tanker og Længster til Hjemmet.

*K*UN een har elsket mig saa højt og helt, —
kun een, hvis Billede jeg evigt mindes.
Vel fandt jeg Kærlighed, — skønt jordisk delt —
men ej et Hjertedyb saa rent som h e n d e s.

Naar Stormen sang i Rigning og i Ræer,
og Havet rasede med Brag og Bulder, —
da var det, som h u n stod mig ganske nær
og kærligt lagde Armen om min Skulder.

Hun læste Frygten i mit bange Blik, —
hun saa, hvad Drengens Hjerte havde baaret,
mens han alene paa sin Langfart gik, —
— og strøg mig mildt og venligt over Haaret.

— Der var kun een, hvis altid aabne Favn
gav Hvile for de sønderbrudte Tanker.
Hvis Stue var en lille, venlig Havn,
hvor Glædens Mindeflaade laa for Anker.

En eneste, hvis milde Stemmes Klang
fik Hjertets bedste Streng til at tone.
Som nynnede' i mit Sind en elsket Sang,
der frelste mig fra Dybets Farezone.

— — Der er kun een — en eneste paa Jord,
hvis Kærlighed du aldrig, aldrig mister.
Aah, skøn derpaa før hendes Øje brister!
Hun er det værd — den eneste — d i n M o r. —

Maskinmester i Ø. K., *Viggo Jessen*, er afgaaet ved Døden efter en Galdestensoperation, kun 43 Aar gammel. Maskinmester Jessen, der var en Søn af Pastor Jessen i Ødis, nød indenfor det store Selskab, hvori han var ansat, megen Anseelse og var en meget betroet Mand. Efter i et Par Aar at have været i Det Forenede Dampskibs-Selskab, kom han som ganske ung ind i Ø. K., hvor han arbejdede sig frem til 1. Mester og sejlede i mange Aar paa Østen. Han var sidst ansat som 1. Mester i Motorskibet »Malaya«.

Den Afdøde efterlader sig Hustru, født *Ihlemann*, og en lille Søn.

*

Kadetskolens Afgang- og Overgangsprøver finder Sted fra 18. Marts til 27. April.

Den 36-aarige Fyrbøder *Carl E. Nilsson* styrtede for nogen Tid siden ned fra en Stige, der førte op til Dampskibet »*Jolanthe*«, og slog sig saa alvorligt, at han kort efter afgik ved Døden.

Arbejderforsikringsraadet har tilkendt hans efterlevende Hustru og to umyndige Børn en Erstatning paa 11,157 Kr. for Tab af Forsørger.

*

Ved Mommark befandt 6 Mennesker, der var ude paa Isen, sig pludselig i en meget farlig Situation, idet Havisen begyndte at bryde op.

Da de ikke kunde naa Land, maatte de blive paa Isfladen, der drev imod Nord. Efter 3 Timers Forløb borede Flagen sig ind under den landfaste Is, saa de omsider kom velbeholdne i Land.



„Motoren og Merskummeren“.

Humoreske af Bodsen.

Det var ulideligt varmt den Eftermiddag. Nede ved Bølgebryderen laa »Svanen« og duvede i Solskinnet, den spillede i nystrøget Maling og Lak. Oppe paa Fortøjningspælen, hvortil Motor-kutteren var fastgjort, sad Skipper Svendsen og røg paa Kridtpibe, hvilket »Gamle Svend« kun gjorde, naar han var i daarligt Humør. Almindeligvis røg han en gammel kroget mahognibrun Merskummer, som man fortalte havde overlevet flere Generationer og ogsaa var »Gamle Svend«s Stolthed — og altsaa kun blev erstattet af en simpel Kridtpibe i Modgangens Dage.

Og som han sad her med et onskabsfuldt Blik under de buskede Bryn og stirrede paa sin Baad, var man slet ikke i Tvivl om, at *noget* var der i Vejen. Men hvad? —

Ude over Sundet laa Kuttere, Galeaser og Skonnerter med slappe Sejl, hjælpeløse, som døde Sild i Vandskorpen. Nogle sled i det med Aarerne, de fleste blev liggende, — der var ikke noget at gøre. Vind maatte der til. »Gamle Svend« slyngede behændigt en Spytteklat ned over »Svanen«s Dæk og ud i Vandet. Saa smilede han haanligt:



Han fik Øje paa dem paa lang Afstand —

— Hvorfor havde de Fjolser ikke *Motor* i Baadene? Saa behøvede de da ikke ligge der og gøre sig selv til Grin. *Han* var paa den rigtige Side nu. *Motor* maatte der til, absolut. Jo, vist havde han ogsaa vredet sig længe ved det; men han var hverken Stivstikker eller Principrytter — og heller ikke nogen »Fedtsyl«. Nok var han gammel; men han fulgte med Udviklingen, — og Tidens Løsen var: *Motor*. Derfor lod han i Foraaret »Svanen« faa en dejlig 10 Hestes »Balinder« —



— Der er Kridtpibe paa, Stormvarslet er hejst.

»first class« helt igennem. Og han var stolt af sin Baad — og stolt af sin Merskummer, og man kunde sige meget til »Gamle Svend« uden paa nogen Maade at fornærme ham. Han var et godt Menneske, en Hædersmand — helt igennem. *Men* — vovede man at tale nedsættende om disse hans to Stoltheder, ja, blot ironiserede over dem og drog deres gode Egenskaber i Tvivl — uha, saa var den Gamle ikke til at komme nær. Han blev fløjtende arrig og var næsten ikke til at forlige sig med, — saaret, som han var paa sit allerømmeste Punkt.

Det var den gamle Historie — og den havde gentaget sig i Gaar, da han henne i »Kippen« var i Gang med at afregne med Maler Bruhn og Tømrer Ludvigsen, hvilke to Haandværkere havde givet »Svanen« dens sidste Oppudsning og Reparation. Uden Forbindelse med de Par Pilsnere, de havde faaet — kun af lutter Lyst til at lave Grin med den Gamle, saadan i al Gemytlighed,



»Stikket er mit — din Bavian«.

altsaa — havde de først betvivlet Ægtheden af Svendsens krogede, mahognibrune Merskummer.

— Det er en ægte Imitation, sagde Ludvigsen. Pokkers godt efterlavet, ja ikke for at sige noget ufordelagtigt om Piben, den er vist god nok, men — den har altsaa aldrig set Merskum...

— Lad os gaa ned til Kajen og prøve, om den kan flyde, foreslog Bruhn.

Men da blev Skipper Svendsen vred og slog i Bordet, saa Flasker og Glas dansede:

— Ikke en Jante skal I faa, hvis I bliver ved paa den Maade. Piben er garanteret Merskum! Færdig!

De to Pudsenmagere fandt det klogest at holde inde, og snart drejede Samtalen ind paa Skibe og Søfart — og Motorer. Og saa stak igen en Gavtyv i dem, og de kunde ikke dy sig:

— Du skulde aldrig ha' taget den Motor, den nye Mekkanik, det bliver bare et evigt Roden med Reparationer og Eksplosioner og —

— Ja, sagde Bruhn, og et gruelt Svineri, altid! Og hvis den saa kunde løbe en Fart, fortsatte Tømreren; men jeg er sikker paa, at »Hajen« med Lethed løber »Svanen« op. Motoren er for svagelig, Svendsen, — der har du alligevel været for fedtet...

Men da flød Bægeret over. »Gamle Svend« rejste sig — og gik uden at sige et Ord ud af Beværtningen. Tilbage sad de to benauede Haandværkere, aldeles desorienteret ved den Vending, Sagen havde taget. De havde jo ikke faaet ordnet Afregningen, — og Lommen var tom. Imidlertid — de regnede med Svendsens gode Hjerte og besluttede Dagen derpaa at bede om godt Vejr og forson sig med den Gamle, hvis Arbejde de

fremtidigt nødig vilde miste. Altsaa begav de sig bemeldte hede Formiddag paa Vej mod Bølgebryderen, hvor »Gamle Svend« som nævnt sad melankolsk og bakkede paa Kridtpiben, et Bytte for Hadets og Hævnens onde Tanker.

Han fik Øje paa dem paa lang Afstand, og en Tanke slog ned i ham, mens han brummede:

— De Spytsslikkere — saadan et Par overlegne Ka'le — ja, kom bare nærmere — I skal faa en virkelig »venlig« Modtagelse — jeg skal vise jer, at den 10 Hestes kan løbe — hurtigere end I vil skøtte om — vi er klar til at starte her — vær'sgo!

Det var, som om det gnavne hos ham forsvandt og gav Plads for det ordinære gode Skipper-Humør.

Ludvigsen gav Bruhn et Puf i Siden og hviskede: — Der er Kridtpibe paa, Stormvarslet er hjest.

— Jeg er ligeglad, sagde Bruhn, bare vi redder Sylene.

De kom nu nærmere og hilste lidt nervøst. De var i Arbejdstøjet, Maleren overstænket med alle Spektrets

Farver og Ludvigsen i hvidt Lærredstøj, blød Kasket og franske Træsko.

— Ja, hm, begyndte Ludvigsen, der var selvvalgt Ordfører for Deputationen, det var jo altsaa bare det, at vi glemte jo at afregne i Gaar — henne i Caféen. Og saa — det var jo kun lidt Plasér, dette her med Motoren —

— Og Merskummeren, tilføjede Bruhn. Jeg kunde jo straks se, at den var ægte nok, — der var ikke noget at tage Fejl af.

»Gamle Svend« var gledet ned af Pælen. Han lod til at have glemt Gaarsdagens pinlige Episode: — Selvfølgelig, Selvfølge, sagde han ligegyldig. Ja, I skal jo have de Penge ... det er forbistret varmt i Dag! Hvad mener I om at ta' en Øl ovre paa Saltholm — og saa afregne? Det frsker da ogsaa lidt mere til Sø's end her paa Land.

— Paa Saltholm?! kom det overraskende fra dem begge. Tja, lad gaa med det! Ingen af dem havde nogensinde besøgt omtalte Ø, og Udsigten til en forfriskende Sejltur jog enhver Betænkning bort.

— Ombord med Jer, kommanderede Svendsen. Ned i Lukaf'et forude, der staar et Par Pilsnere paa Dørken om Bagbord, og der er Cigarer paa Hylden over Køjet.

Denne pludselige, umotiverede Venlighed forvirrede dem; men for ikke at gøre ham imod, lystrede de uden Indsigelse og sad snart bænket i det lille Kammer med Øl paa Bordet og Røg i Cigareerne. De hørte Motoren blive sat i Gang og mærkede snart, at Baaden sejlede.

— Hvor mange miles mon der er derover til, spurgte Bruhn. Han synes det lød flot at sige »miles«, rigtig bredt, som han havde hørt Søfolk udtale det, skønt han ikke anede Udstrækningen



af slig en Distance. Han havde en taaget Fornemmelse af, at Saltholm var en Slags idyllisk Krohave ude i Køge Bugt.

— Kender det ikke, sagde Ludvigsen. Jeg er ogsaa akkurat ligeglad, naar bare vi faar Pengene og ellers er hjemme til Fyraften. Saa er *den* klar.

— Godt svaret, Kammerat, kom det raskt fra Bruhn. Han havde faaet Øje paa et Spil Kort, og snart var de begge ivrige optaget af en »Tommands 66«.

Imedens stod »Gamle Svend« ved Roret, samtidig med at han passede »Bolinderen«. Merskummeren var kommet frem, og et lunt Smil tegnede sig i det vejrbidte Ansigt. Som Motoren dog fik Lov at løbe i Dag — fuld Gas og fuld Tænding paa højeste Gear. Og som »Svanen« skød Fart!

Triumferende strøg han forbi de mange Ankerliggere og kunde af bare Selvfølelse ikke dy sig for at tude i Hornet for ligesom at understrege sin maritime Overlegenhed. Han holdt ud gennem Kroneløbet og stik over mod »Flakken«, — stadig for »full speed«. Han skulde vise de Landkrabber, hvad det vil sige at have en »first class« Motor i sin Baad. — Det stod i et Sprøjt om Boven, hvergang den stak Næsen lidt i, aldrig havde vist »Svanen« sejlet som nu. De skulde komme til »Saltholm« — og faa »Afregning«, skulde de — saa sandt han havde et Mellemværende at ordne med dem. — Ost-Sydost — en Streg Syd!

Engang imellem surrede han Roret fast og stak Hovedet indenfor i Lukaf'et:

— Naa, hvo'dden gaar'et, Manne? Tag kun en lille Gewesen til, her er jo godt lunt herinde. Nu er vi der snart.

— Naa, sagde Ludvigsen uinteressert, han var lige ved at blive »janfri« og brød sig ikke om at blive forstyrret.

— Allerede, sagde Maleren uden et Øjeblik at slippe Kortene af Syne. Ruder er Trumf ... det maa være en knippelfin Motor, den ... Stikket er mit, din Bavian — det er lige, hvad den maa, Svendsen, fine Ting, godt Kram — jeg har nok, Ludvigsen!

Svendsen lo smøret og gik til Roret igen. Spillet nede i Lukaf'et fortsattes med stigende Iver. Ingen af de to dernede bekymrede sig mere om Tid og Sted.

Saaan gik det til, at »Gamle Svend« ganske rolig hen paa Eftermiddagen stod ind mod en Baadebro — ikke paa Saltholm, men syd for den lille svenske Kystby Limhamn og fortøjede her.

Ludvigsen og Bruhn hørte Motoren blive stoppet, de tumlede op fra Lukaf'et og saa sig forundret om.

— Det maa jeg sige, det gik gesvindt med at ta' Saltholm, det ser ellers ud til at være en voksen Ø, den, det er lige, hvad den gør, Svendsen, sagde Maleren.

— Hvor ligger Kroen, spurgte Tømreren, Tørsten plagede ham.

— Kom saa, Manne! Svendsen viste Vej, et Stykke fra Stranden laa et Traktørsted, og her gik de ind. Skipperen bestilte Smørrebrød og Øl, Kaffe og Cigarer, og tilsidst overraskede han de forundrede To ved at drikke »Forligs- og Ven-skabsskaal« med dem i et Glas rigtig svensk Banco.

— Det er et løjerligt Sprog, de taler herovre, ytrede Ludvigsen. Er det saltholmsk Dialektisk?

— Naturligvis er det det, Sproget har forskellige Nuancer, ved du vel nok. Det var Maleren, der vgtede sig, han havde Forstand paa Farver. Naturen her ogsaa noget for sig selv, nærmest saadan — typisk, altsaa. Ludvigsen nikkede forstaaende:

— Naah, saadan; men lad os komme lidt rundt og se paa den, naar vi nu er kommen saa fint herhen, mente Maleren.

— Det er sandt, afbrød Svendsen ham, I skal ha' de Penge. Naa, nu ligger Tegnebogen ombord, vent her, mens jeg stikker ned efter den.

Og væk var han — og blev han. I stive to Timer sad de to Kammerater og ventede paa deres »Ven«. Saa gik den ene ned til Broen — og saa ingen »Svane« og kom slukøret tilbage med den triste Besked, at Fuglen var fløjet.

Bruhn spurgte Værten, om der snart gik Rutebaad fra Øen og ind til Byen — og fik til Svar en skrallende Latter, nu og da afbrudt af en Slags Forklaring paa Situationen. Saa først forstod de, at de var blevet Offer for en Hævn, lumskeligen bortført, ikke til Saltholm, men »hinsidan«.....

Dagen derpaa, da Malmø-Damperen lagde til i Havnegade, gik en højst slukøret Malersvend og lige saa nedbøjet Tømrer i franske Træsko ned ad Landgangen, fulgt i Hælene af Styrmanden, og meget interesseret modtaget af et Par civile Betjente, der havde noget at snakke alvorligt om.....

Men kort forinden laa ude i Havneløbet en Motorkutter, der uafladeligt havde truttet i Hornet for at henlede Opmærksomheden paa sig.

Det var »Svanen«, hvis Skipper paa denne Maade hilste velkommen hjem. Han havde set dem begge.

Men næste Dag var Bruhn og Ludvigsen meget slukørede, da de af et Bud modtog deres Tilgodehavende fra Skipper Svendsen, der havde hævnnet »Motoren og Merskummeren«.





Amerikanerne hylder Søheltene.



Den amerikanske Dampner »America« udførte som bekendt en rask Sømandsdaad, idet den under de voldsomme Storme reddede Besætningen paa den nødstedte italienske Dampner »Florida«.

Ved Ankomsten til New York blev den modige Besætning hyldet ved en Fest, og Billedet viser Besætningens Æreskørsel til Festloket gennem Brodway. Kolossale Menneskemasser hilste Søens Helte.



Under Styrmandenes Vimpel.

Lokaliteternes Udvidelse.

Fornylig er det lykkedes Dansk Styrmandsforenings energiske Bestyrelse at erhverve Etagen ovenover de Kontor- og Bibliotekslokaler, man hidindtil har maattet nøjes med og fremdeles ogsaa vil bibeholde i »Navigatørernes Hus«, Hj. af Havnegade og Nyhavn.



Festsalens søndre Fløj.

Denne Forøgelse af Lokaliteterne indenfor Foreningens Ramme vil sikkert glæde Medlemmerne, som derved ikke alene kommer til at sætte Foden under eget Bord ved Generalforsamlinger, festlige Sammenkomster, Møder o. dsl., men i saa hyggelige og standsmæssigt prægede Omgivelser, som tænkes kan.

Træder man indenfor i de nye Lokaler fra Hovedtrappen, passerer man Entréen, som adskiller den af to store Gadeværelser konstruerede Festsal fra de til Gaarden vendende Lokaliteter med Garderober, Toiletter, Køkken m. m.

Selve Festsalen, som vore Billeder viser, er godt og vel 12 Meter lang og meget praktisk indrettet, idet den kan deles i to Afdelinger ved Hjælp af Skydedøre, saa at man efter Formaalet kan disponere over en stor — eller en lille Sal.

I Lokalets ene Endevæg mod Havnegade møder Øjet et Ensemble Fotografier af Foreningens øverste Ledere. Med al *egard* er Chr. Christensen, Foreningens Stifter og mangeaarige Forretningsførers Billede øverst og i stort Format. De øvrige Fotografier under dette samt paa de tilstødende Paneler er af forhenværende og nuværende Bestyrelsesmedlemmer.

I den anden Endevæg er indbygget — bag Glas — en stor, pragtfuld Skibsmodel, et Fuldskib, hvis mindste Detailler er udført med en saadan Nøjagtighed og Akkuratesse, at det vil fryde ethvert Sømandsøje. Skibet er selvsagt døbt »Foreningen« og giver straks Interiøret sit maritime

Præg. Omkring Modellen paa og ved Væggene ser man forskellige nautiske Sager, saasom Styrbords og Bagbords Lanterner, der festligt kan kaste deres Skær over de antike Sekstanter og et Par Malmskibskanoner, der uvilkaarligt bibringer Jagttagerne det Indtryk, at man staar over for et Symbol paa, at selve Styrmandsforeningen styrer den rette Kurs med klare Lanterner, der viser, at den er vaagen »and is keeping a bright lookout forward«, for at varetage sine Medlemmers Tarv.

Forøvrigt udsmykkes Væggene med forskellige sjældne Sejlskibsbilleder og fikse Lampetter.

Fra Loftet straalet et Par smukke Bronze- og Prismekroner, og Gulvet er anlagt med Parket. Desuden er der ogsaa i samme Etage Forretningsførers private Kontor, hvorfra en »Leiter« fører ned til Stuelokalerne; endvidere er der Plads til Udvidelse af danske Navigatørers Bibliotek, denne fortrinlige kulturspredende Institution, hvis Virksomhed ikke nok kan paaskønnes.

Ombygningen, Arrangementet o. s. v., der tager sig glimrende ud, præget som det er af Hygge, Soliditet og god Smag, er udført af Arkitekt Holst og tjener Foreningen til megen Ære.

Den 2. Marts afholder Styrmandsforeningen sin 22. Generalforsamling, og ved denne Lejlighed vil den ny Festsal faa sin Indvielse, og Bestyrelsen vil her sikkert nok høste Anerkendelse for Arbejdet i denne Sag.

Dansk Styrmandsforening er stiftet 1907 og tæller nu ca. 1400 Medlemmer og har trods sin



Festsalens nordre Fløj.

ret unge Alder dog formaaet at hævde sig som en betydelig Faktor indenfor Skibsfartsorganisationerne; den regnes desuden for en af de bedst konsoliderede af de nautiske Foreninger i Forhold til sit Medlemsantal.

Edouard Hensé.



Arbejderforsikringsraadet har vedtaget at udbetale en Række Erstatninger for Ulykkestilfælde, der i flere Tilfælde drejer sig om Søens Mænd:

— I Juni Maaned blev 1. Maskinmester *Knud A. Jensen*, Stengade 24, dræbt af Kulos ombord i S/S »Henning B.« af København. Ulykken skete ved, at Jensen var trængt ned i Skibets Last for at slukke en opstaaet Brand. Maskinmesteren, der var ugift, efterlod sig sin Moder, Enkefru *A. M. Jensen*, som han understøttede. Fru Jensen vil faa udbetalt af Arbejderforsikringsraadet en Erstatning paa 2125 Kr.

— 3. Styrmand i D. F. D. S. *Carl Christensen*, Amagerfælledvej, har af Arbejderforsikringsraadet faaet tilkendt 3720 Kr. i Erstatning. Christensen, der gjorde Tjeneste i S/S »Brasilien«, faldt en Dag under sin Tjeneste paa Mellemdækket ned i Underlasten og kvæstedes.

— Maskinist i »Det forenede Bogserselskab«s Motorskib »Thor«, *P. Andreasen*, Adelgade 17 B, faldt en Dag fra Skibet ned i Dokken, hvor det laa til Eftersyn, og kvæstedes. Han fik tilkendt 2053 Kr. af Arbejderforsikringsraadet.

— Endelig tilkendtes Fyrbøder i D. F. D. S. *Lars V. G. Jensen*, Rantzausgade 37, en Erstatning paa 1440 Kr. af Arbejderforsikringsraadet. Fyrbøder Jensen fik en Dag under sit Arbejde i Maskinrummet i S/S »Trondhjem« en Splint i det ene Øje, hvilket foraarsagede en alvorlig Betændelse.

*

To Officerer gik fornylig, forsynet med iltfyldte Masker, op fra en amerikansk Undervandsbaad, der laa i 120 Fods Dybde.

*

D. F. D. S.s Begravelseskasse afholder Generalforsamling den 26. ds., hvor Beretning og Regnskab for 1928 forelægges.

Følgende Medlemmer er i Aarets Løb afgaaet ved Døden:

Kontorchef *Tage Nielsen*.
 Pens. Maskinmester *P. W. Schrøder*.
 Kaptajn *A. Ingemann Andersen*.
 Forretningsfører *C. M. Christensen*.
 Mægler *Wald. Tornøe*.
 Kaptajn *R. P. Rivold*.
 Pens. Kaptajn *C. Bonnesen*.
 Inspektør *C. Olsen*.
 Pens. Kaptajn *O. H. Christensen*.
 Maskinmester *H. V. A. Jensen*.
 Maskinmester *J. A. Rodtwitt*.

— *Begravelseshjælpen* er paa et Bestyrelsesmøde den 14. Januar 1929 i Henhold til Lovens § 6 fastsat til Kr. 500 pr. Dødsfald for Tidsrummet fra 1. April 1929 til 1. April 1930.

Kassen raader over en Formue paa ca. 100,000 Kr., hvilket Tal naaedes i Aar ved en Formuefremgang af ca. 9000 Kr.

I Bestyrelsen sidder *G. Dohm*, *N. Eriksen*, *P. Grubbe Hansen*, *O. Chr. Hansen*, *V. Honoré*, *J. P. Nielsen*, *A. S. Pedersen*, *A. H. Posselt*, *S. L. Rasmussen* og *C. F. Busch* og *C. F. Christensen* (Kassens Revisor) samt *O. Jernaa* (Forretningsfører og Kasserer.)

Som Vrag i Kanalen.

Damptrawleren »LA CRABE«



Under en af de stærke Storme, som vi plagedes saa rigeligt med i Februar, strandede den franske Damptrawler »La Crabe« paa Klipperne i Kanalen ud for »Beachy Head« og blev fuldstændigt Vrag.

En Motorbaad fra det nærliggende Fiskerleje øvede ved denne Lejlighed en smuk Redningsdaad. Trods den voldsomme Søj gik den ud og reddede under store Anstregelser hele Trawlerens Besætning, ialt 15 Mand.

Man ser paa Billedet det forladte Vrag efter Stormens Rasen. Fotografen har taget Billedet højt oppe fra Klippens Top, og det giver et godt Begreb om den overstaaede haarde Tørn.



„Kong Frost” hæрге

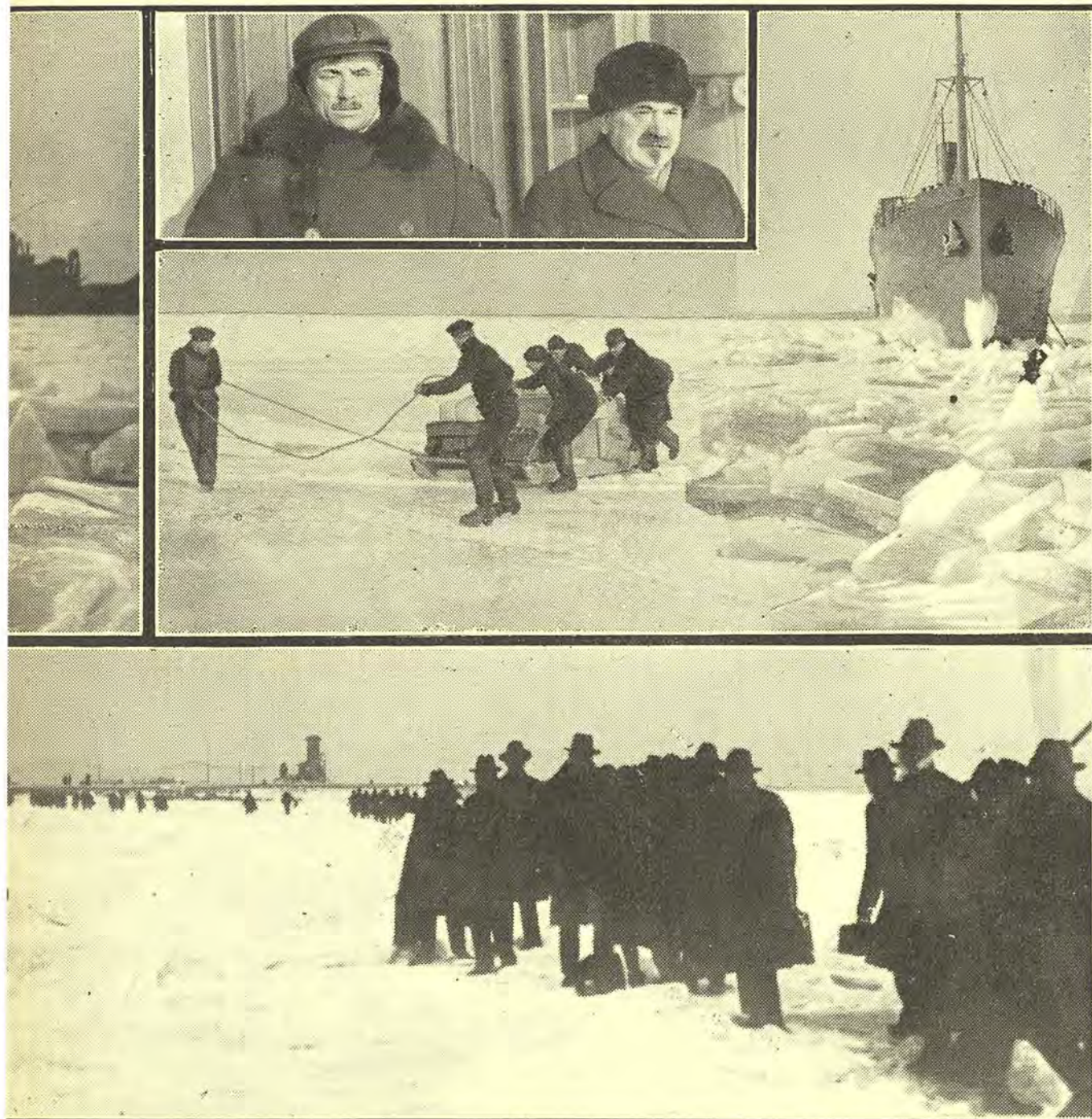


*Foroven til venstre: Dampfærgen »Korsør« lænket af Ismasserne og omgivet af Isbrydere og Isbaade.
Foroven til højre: Paa »Væderen«s Kommandobro.*

Lods Dauberg (med Kabuds), Styrmand Svendsen.
Nedenfor: En Proviantslæde fra »Væderen« undsætter den nødstedte Aarhusdamper.



r Danmarks Kyster.



Forneden til venstre: Isbaadene bringer Post og Gods i Land til Knudshoved.

Forneden til højre: Fra den store Folkevandring over Isen fra den indefrosne Færge. 1180 Mennesker paa Vej til Fyns Land.



Søofficerens Optagelse i Carbonariernes Rækker.

En sandfærdig Skildring af Adolphe de Hensé.

Da Napoleon Bonaparte ved sin Hjemkomst fra Ægypten den 9. Oktober 1799 landede i Saint-Raphael ved Middelhavet, befandt der iblandt hans Følge sig ogsaa en ung Søofficer, Løjtnant *du Roche*.

Løjtnanten havde saa travlt med at komme fra Borde, at han nær havde traadt selve »den lille Korsikaner« over Tærne, hvilket havde en Reprimande til Følge af Napoleons beundrende Skare.

Grunden til Løjtnantens Hastværk, fik man snart Øjnene op for; thi inde paa Land stod en meget smuk yngre Dame, som han kærtegnede paa det ømmeste, uden at agte Spor paa Omgivelserne.

Den følgende Aften gav Napoleon et Gæstebud, hvortil bl. a. ogsaa var indbudt flere af Staden Frejus fornemste Selskab, deriblandt ogsaa den skønne Dame, som mærkværdig nok kom til at sidde mellem Napoleon og hendes Kavalér, Løjtnanten, som langtfra var glad over dette Arrangement, fordi dette igen havde til Følge, at alt hans Galanteri overfor hans Borddame prellede af paa den Skønnes Interesse for hendes anden Bordherre — Napoleon.

Yderligere skete der noget endnu pinligere for den unge Søofficer, idet Napoleon desværre kom til at spille Sauce ned over Damens elegante lyse Kjole, og denne Plet vilde absolut »den lille Korsikaner« selv fjerne i et tilstødende Værelse uden Løjtnantens eller andres Nærværelse.

Du Roche rejste sig heftigt —.

Dette Intermezzo fik imidlertid skæbnesvangre Følger, thi de unge Menneskers Kærlighed fik et Grundstød, som aldrig blev bilagt; Løjtnanten forlod sit Fædreland og Napoleon fik en uforsonlig Fjende mere.

I Genua lykkedes det du Roche at blive Styrmand paa en Fuldrigger, som skulde paa Langfart, og efter nogle Aars

Forløb blev han selv Kaptajn og fik Andel af Udbyttet, som blev til store Summer efterhaanden, da du Roche var meget sparsommelig og heldig i alle Spekulationsforetagender.

Efter en Nødlanding i en fransk Havn, hvorfra han heldigt undslap en Anholdelse, fik han imidlertid samtidig en gammel Ven ombord, som meddelte ham, at det var gaaet hans fordums Elskede meget sørgeligt, og at hun efter nogle lystelige Aar var død af Brystsyge i Paris.

Denne Meddelelse blev et haardt Slag for Kaptajn du Roche. Han forlod Søen, og da han besad saa megen Formue, at han med sin Nøjsomhed kunde slaa sig igennem, bosatte han sig i en mindre Flække i det sydlige Italien.

Her levede han meget ensomt, sysselsatte sig med at studere Astronomi, og bekymrede sig saa at sige ikke om de offentlige Anliggender.

I denne Stilling, der nok forekom nogle Personer hemmelighedsfuld, befandt han sig, da Carbonari-Væsenet gjorde saa utrolige Fremskridt, navnlig ved Adriaterhavet.

Flere af Landets betydelige Indvaanere, ivrige Carbonarier, fattede da den Plan, at faa den for-



— og denne Plet vilde absolut den lille Korsikaner selv fjerne.



henværende franske Søofficer i deres Samfund, da hans Had til Kejser Napoleon var almen kendt.

For nu ikke at afskrække ham ved en altfor kendelig Bestræbelse for at vinde ham, foranstaltede nogle Carbonarier et tilfældigt Møde med ham med efterfølgende Samvær, hvor under man henledte Talen paa den hemmelige Orden, disse Napoleons uforsonlige Fjender m. m.

Den magiske Tiltrækning, at dele hævnerrige Planer mod Napoleon, sammen med andre, opfyldte du Roche med en længe uvant Glæde.

Da man derfor foreslog ham at forøge Antallet af de Brødre, af hvilke han saa sig omringet, mødte disse Bestræbelser ingen Vanskeligheder.

Kaptajnen blev optaget; man gjorde ham be-



Du Roche rejste sig heftigt —

kendt med Tegnene og de Ord, paa hvilke man kendte hverandre; man modtog hans Ed; han forpligtede sig til hvert Øjeblik at være til sine Brødres Disposition og hellere at dø end nogensinde forraade deres Hemmeligheder.

Fra nu af var Kaptajnen altsaa Medlem af Brodersamfundet, men vedblev at leve som hidindtil, idet han bestandig ventede at blive kaldt til en Forsamling.

Den Fare, der ligger i at være Medlem af en hemmelig Orden, bevirker ogsaa en naturlig Mistro, og Overgangen fra Mistanke til Hævn er lynsnart hos Italienerne.

Neppe var den fhv. franske Søofficer bleven optagen iblandt Carbonarierne, førend der var adskillige, som dalede denne Optagelse og betragtede den som farlig. Der var endog dem, der gik saa vidt at sige, at han som Franskmand

burde være forkastet, idet man var vidende om, at Politiet brugte duelige Spioner, og at en saadan Udlændings Fasthed og Standhaftighed burde sættes paa andre Prøver end de simple Formaliteter, hvortil man havde indskrænket sig.

Kaptajnens Proponenter, der saa ivrigt havde ønsket hans Optagelse, gjorde ingen Indvendinger herimod, da de var fuldt overbevist om, at have gjort et godt Valg.

Paa dette Standpunkt stod Sagen, da Efterretningen om den franske Armés Nederlag ved Leipzig ankom til Provinserne ved Adriaterhavet og fordoblede Carbonariernes Iver.

Omtrent tre Maaneder var forløbne efter du Roches Optagelse uden at denne erholdt nogen Efterretning fra sine ny Brødre, og han antog derfor, at Carbonariernes Arbejde indskrænkede sig til meget lidt.

Da erholdt han en Dag et Brev, hvori man anmodede ham om, i den paafølgende Nat, bevæbnet med en Kaarde, at begive sig til en Skov, som man nøje betegnede ham; at indfinde sig der præcis Kl. 12, og at vente, indtil man afhentede ham.

Kaptajnen indfandt sig ogsaa, og blev der til om Morgenens, uden at have set nogen nærme sig; da vendte han tilbage til sit Hjem, i den Tanke, at man blot havde sat ham paa en Taalmodighedsprøve. Hans Formodning blev næsten til Overbevisning, da Eksperimentet gentog sig nogle Dage senere med nøjagtig samme Resultat.

Atter gik der et Stykke Tid og for tredje Gang gik han til Stævnemøde efter samme Anmodning.

Han havde ventet omtrent fire Timer, da han istedetfor de forventede Brødre, hører Klirren af Kaarder, som forkynder en Kamp.

Tilskyndet af sit første Fortsæt, styrtede han hen mod den Kant, hvorfra Lyden kommer, men Larmen syntes at fjerne sig, alt som han nærmer sig den.

Endelig kommer han til et Sted, hvor en skændig Forbrydelse er begaaet. Han ser en Mand svømme i sit Blod og to Banditter i Begreb med at tage Flugten. Saa hurtigt han formaar, styrter han efter dem med dragende Kaarde; men Morderne forsvinder i Krattet og han vender tilbage for at yde det ulykkelige Offer sin Bistand, da idet samme fire Gendarmer, som ligeledes har hørt Vaabnenes Klirren, pludselig iler til.

Kaptajnen befandt sig ene, med blottet Kaarde, ved Siden af den dræbte Mand; denne, der endnu



Den Domfældte stiger med faste Skridt op ad den stejle Trappe.

aandede, anstrænger sig heftigt for at tale, og udstøder et sidste Suk, efter at have betegnet den Mand som sin Morder, der ilede ham til Hjælp.

Gendarmerne griber nu Kaptajnen; to af dem fører Liget bort, de to andre binder du Roches Hænder med Reb, og fører ham til en Landsby en halv Mils Vej borte, hvor de ankommer henad Morgenstunden.

Her bliver han bragt for Øvrigheden, forhørt og indespærret i Byens Fængsel.

Man tænker sig Kaptajnens Stilling; uden for-maaende Venner i Landet, uden at kunne vente Hjælp fra sit Fædreland, anklaget for en frygtelig Forbrydelse, med alle Beviser imod sig, ugen-drivelig fældet ved det døende Officers sidste Ord.

Men ligesom andre Mennesker med en fast og

bestemt Karakter, overskuede han sin Stilling uden at beklage sig, fandt intet Middel til Redning og beredte sig paa sin Skæbne.

Imidlertid havde man udnævnt en særlig Kommission, for idetmindste at iagttage Retfærdighedens Former. For denne kunde han intet andet end gentage, hvad han allerede havde sagt for Øvrigheden, der optog det første Forhør; d. v. s., han fortalte Begivenhederne, som de havde udformet sig, bevidnede sin Uskyldighed; men maatte jo samtidig erkende, at han havde Skindet aldeles imod sig.

Hvad kunde han svare, da man spurgte ham, hvorfor, i hvad Hensigt han ganske alene, bevæbnet med Kaarde, ved Nattetid havde befundet sig i Skoven? Her bandt jo hans Ed som Car-



bonari hans Tunge, og hans Stammen blev endnu et Bevis imod ham.

Hvad skulde han endelig sige til Gendarmernes Forklaring, der havde arresteret ham — in flagranti? For en Mand, der saa at sige bliver greben paa fersk Gerning, gives ingen Undskyldning. Man dømte ham derfor enstemmig til Døden, og bragte ham tilbage til Fængslet, hvor han skulde forblive til det Øjeblik, der blev bestemt til Dommens Fuldbgyrdelse.

Først sendte man ham Byens Præst, som Kaptajnen modtog med al skyldig Ærbødighed, men fra bad sig hans Tjeneste; derpaa blev han besværet ved et Besøg af nogle ældre Munke, der formanede ham til Anger o. s. v. Til Slut kom Retsbetjentene for at bringe ham til Skafottet.

Idet han begav sig derhen, ledsaget af flere Gendarmer og af en lang Række Indvaanere, Munke o. s. v., blev den sørgelige Procession afbrudt ved Gendarm-Oberstens uventede Ankomst, hvem Tilfældet havde bragt herhen.

Denne Officer kaldtes Oberst Boizard, et i Syditalien hæderlig bekendt, men af alle Forbrydere frygtet Navn.

Obersten gav Befaling til en Opsættelse, da han selv vilde afhøre den Domfældte og lade sig erkundige om Omstændighederne ved Forbrydelsen og Dommen under en Enesamtale med du Roche.

Under denne sagde Obersten bl. a. til den Domfældte: — De ser, alt er imod Dem, og Ingen kan frelse Dem fra Døden, som venter Dem; imidlertid er jeg i Stand til at redde Dem; men kun paa

en Betingelse: — Jeg véd, De er Medlem af Carbonariernes Samfund; aabenbar mig Deres Medskyldige i disse hemmelige Ting, og for denne Pris skal Livet skænkes Dem.

— Aldrig, svarede Kaptajn du Roche.

— Betænk Dem dog, fortsatte Obersten mere indtrængende.

— Aldrig, siger jeg Dem, Hr. Oberst! Det er mit sidste Ord i denne Sag.

Kaptajnen maatte da paany begive sig paa Vejen til Skafottet.

Skarpretteren er allerede paa sin Post. Den Domfældte stiger med faste Skridt op ad den stejle Trappe. Oberst Boizard iler efter ham, og opfordrer ham endnu en Gang til at frelse sit Liv paa den foreslaede Betingelse.

Kaptajnen støder ham fra sig med de Ord: — Nej! Nej! Aldrig!

— — —

Da bliver Scenen pludselig forvandlet. Obersten, Bøddlen, Gendarmerne, Præst og Munke, Tilskuere, alle stimler sammen om Kaptajnen. Enhver vil trykke hans Hænder, og omsider fører man ham tilbage til hans Bolig. Alt, hvad der var foregaaet, var en eneste stor Prøve, hvorpaa man havde sat Kaptajn du Roche, og som han havde bestaaet med Glans.

— — —

Saaledes omtrent lyder Beretningen, som skal findes i Milanos Arkiver, fordi denne Begivenhed, trods alle Forsøg paa at skjule den, alligevel si-vede ud mange Aar efter.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sattes forleden et Dieselmotor-Passagersflib, Værftets Byggenummer 553 til The Grace Steamship Company Incorporated, New York City, U. S. A., i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og bestemt til Passagerfart i Amerika. Der er Plads til 75 I. Kl. og 48 III. Kl. Passagerer.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 370'—0" × 53'—0" × 32'—0", og Bæreevnen er ca. 4550 ts. d. w.

Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle 4700 I. H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Stabelafløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, som blev døbt af Lady Doreen Pleydell-Bouverie, fik Navnet »Santa Rita«.

*

Fhv. Skibsinspektør i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn M. Jespersen er afgaaet ved Døden.

Kaptajn Jespersen kom ind i D. F. D. S. i 20 Aars Alderen, blev Kaptajn i 1883 og førte mange af Sel-

skabets Skibe, deriblandt »Hekla« og »Oscar II«. I 1903 blev han Skibsinspektør og virkede i denne Stilling med Dygtighed og Pligtopfyldenhed indtil 1922, da han fratraadte paa Grund af Svagelighed.

*

I en Alder af 77 Aar er fhv. Skibsinspektør ved Holm & Wonsilds Rederier, Kaptajn I. Hagedorn afgaaet ved Døden.

Kaptajn Hagedorn var Sønderjyde og kom som ganske ung til Søs. Som Kaptajn førte han bl. a. »Skjalm Hvide«, hvis Rederi i 1901 kom ind under H. & W.s Selskaber, og fra 1906 havde Hagedorn Sæde i Skjalm Hvide's Bestyrrelse. Derefter førte han S/S »Asger Ry«, og fra 1. Januar 1908 blev Hagedorn Skibsinspektør hos H. & W. indtil 1921, da han fratraadte. Sine sidste Aar tilbragte han paa en Landejendom i Horns Herred.

Den Afdøde, der efterlader sig Hustru og fire Sønner og en Datter, var en rettænkende og meget afholdt Mand med stor Interesse for Søen og Skibsfarten og med en meget stor Vennekreds ude og hjemme.



Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib.

Af Hovmester A. C. Mouritzen.

(Fortsat.)

Da Slæbedamperen havde forladt os, idet den afgav Farvelsalut med de obligatoriske tre Stød i Fløjten og ved Tilraab fra Mandskabet dér ombord med »Good by. Lycky passage. Fair wind«, stod »Copley« Kanalen ud med en skarp »by the wind«, og alt gjordes klar til den lange Rejse, der ventede os.

Det varede ikke længe, før vi var rullede sammen til en stor Familie, til trods for det internationale Præg. Vel var Navnene Anderson og Petterson og Lund-

strøm samt andre svært udtalende udenlandske; men de forandredes straks til Jack, John, Fred, Pet, George o. s. v. — Tømmersmanden var udlært Baadebygger fra Skovshoved, han havde en glimrende Sangstemme og fik straks Kælenavnet »Bjøg«, men kun af Skandinaverne — de engelsktalende kaldte ham »Chips«. Sejlmageren var den ældste af hele Besætningen, den »Gamle« iberegnet, og blev kaldt ret og slet »Sails«. Han var Belgier ligesom den meget yngre Smed, der naturligtvis hed »Donkey«.

I det forreste Hus, »the forec'sle« (Forecastle) havde Baadsmanden sin Residens med samt Matroser, Letmatroser og Jungmænd. Agten herfor var Sejlmagerens Lukaf paa Styrbords Side, og her boede tillige Smeden og en Dreng. Paa den anden Side om Bagbord var Tømmershoppen, Bjøg's residens, hvorfra Chips traliede sine danske Sange ud som Modvægt mod de monotone engelske og amerikanske fra Ruffen. Bjøg fik snart lavet en lille Lem fra Shoppen ind til den agten for liggende Kabys, der strakte sig over hele Husets Bredde, og utallige er de Lækkerier, der transporteredes gennem denne Lem; særlig Pandekager var Bjøg helt tosset efter. Agten for Kabysen var Smedens Værksted med Donkey-kedlen, der aldrig blev benyttet.

Agten under Halvdækket var Styrmandenes Lukafer om Styrbord, Sejlkojen om Bagbord, og



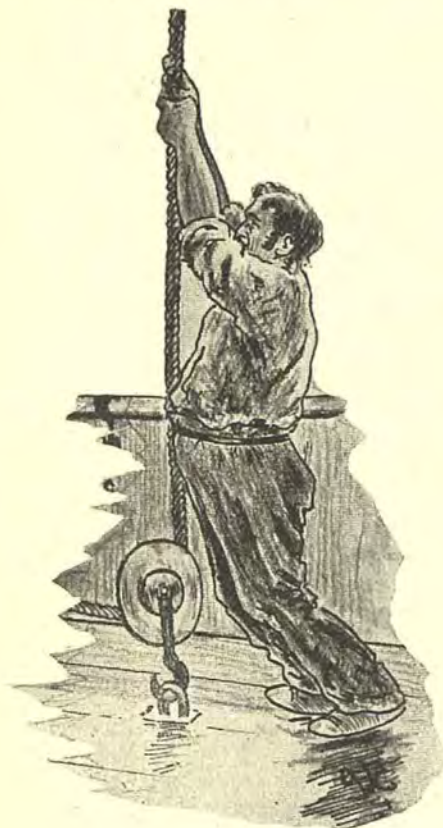
derefter fulgte Stewardens Lukaf, Messe, Pantry med Nedgang til Kælderen, og saa kom den store Kahyt med Kamre paa begge Sider, Kaptajnens naturligtvis om Styrbord.

Hver Aften ved otte Glas stillede hele Besætningen til Mønstring paa Dækket foran for Poopen, og enhver kunde her overfor Kaptajnen fremføre Klager, eller hvad han ellers havde paa Hjerte. Som Regel varede Mønstringen kun fem Minutter; men der kunde dog forekomme Tilfælde, hvor det trak længere ud, naar der var særlige Sager paa Tapetet. Selvfølgelig var der intet at anke over i Begyndelsen; men saasnart den daglige Ensformighed begyndte at mærkes, og ikke mindst da fersk Kød, friske Grøntsager etc. var sluppet op, saa blev det mere livligt at overvære disse Mønstringer. Naar »Release the wheel and lookout« saa var udtalt af Styrmanden, saa følte Hjerterne lettet, og vi var alle lige gode Venner for det.

Om Aftenen blev der fortalt Historier — selvfølgelig — og det ligefra de aandelige om Klamboutermænd og flyvende Hollændere til de mere verdslige om Donnaer og Senioritaer, mere eller mindre med Eventyrets Skær; men de mest haarrejsende var dog de Historier, som Styrmanden, John og Charley kunde fortælle om deres Oplevelser ombord i store »Nova-Scotiamen«; aldrig har jeg hørt om saa meget Blod, og hvis det hele



BLOW THE MAN DOWN



Brisk. *Solo.*

O blow the man down, bul-lies, blow the man down!

CHORUS. *Solo.*

Way - ay, blow the man down. ● blow the man down in

CHORUS.

Liv - er-pool town! Give me some time to blow the man down.

As I was walking down Paradise Street,	You've sailed in a packet that flies the Black Ball,
A sancy young p'liceman I hapened to meet.	You've robbed some poor Dutchman of boots, clouthes and all.
Says he, youre a Black Baller by the cut of your hair,	»O p'liceman, O p'liceman, you do me great wrong,
I know you're a Black Ba'ller by the clothes you wear.	I 'm a »Flying Fish sailor« just home from Hongkong.«

They gave me three months in Walton Jail
for hooting and kicking and blowing
him down.

var sandt, saa maatte mange af disse Skibe være lastet med »Kufnagler«.

Det engelske Sprog benyttedes hovedsageligt ombord, og engelske Sange og »Shanties« stod i høj Gunst; det varede heller ikke længe, for enhver havde lært saa meget, at han i det mindste kunde synge med, naar det var Alvor.

En Dag, da Charley var oppe i Rigningen for at efterse Faldene, sang han de, særlig blandt Sejlskibssøfolk, saa kendte Strofer: »Blow, Boys, blow — for Californi — aah, — there is plenty of

gold, so I am told, on the banks of Sacramento.« Om Aftenen fik vi alle lært hele Sangen; men Charley kunde mange andre, og da Overmerssejl skulde hejses, efter at den første Storm i Atlanterhavet var redet af, saa kunde vi alle stemme i med, naar Charkey som Forsanger begyndte:

Blow the down o. s. v.

(Fortsættes.)

*) Ovenstaaende »Shanty« og medfølgende Noder er velvilligst overladt os til Aftryk af Mrssrs. James Brown & Son, Publishers, Glasgow, hvis Sangbog er verdenskendt.

»Ø. K.«s Datterselskab »Nakskov Skibsværft« gaar stadig fremad, idet Værftet har Arbejde flere Aar ud i Fremtiden.

Man har afleveret 4 Nybygninger til »Ø. K.« og har for Tiden 3 Skibe under Arbejde for fremmede Rederier og 7 store Motorskibe i Bestilling for Østasiatisk Kompagni. Disse 7 Motorskibe repræsenterer en Lasteevne af ca. 88,000 Tons, og Motorerne til dem leveres af Burmeister & Wain. De faar en betydelig Fart og forsynes med de mest moderne Indretninger for Ruteskibe i Langfart.

*

Den danske Skibsfart paa Marokko er i stadig glædelig Stigning. Der ankom i 1928 ialt 81 danske Skibe paa ialt 132,000 Brutto Tons, sammenlignet med 70 Skibe paa ca. 118,000 Tons i 1927.

Fra A/S Burmeister & Wains Strandgade-Værft er søsat en Nybygning til Finska Ångfartyg Aktiebolag i Helsingfors. Nybygningen er et enkeltkruet Passager- og Fragt-Dampskib, bygget til Lloyds højeste Klasse med Plads til 90 1. Kl.s og 60 III Klasses Passagerer. Den er forsynet med 1 Stk. 3-Gangs Expansions Dampmaskine til ca. 2500 i. H.K.

*

Det lader nu til, at de danske Søfolk benytter sig stærkt af deres Adgang til at hjemsende deres Sparamidler gennem danske Repræsentationer i Udlandet.

Efter hvad »Udenrigsmin. Tidsskrift« meddeler, er der alene i 1928 hjemsendt 51,279 Kr., hvilket Beløb fordeler sig paa 115 Forsendelser.

Det største Antal Forsendelser er gaaet igennem Generalkonsulatet i New York.



Højtidsfest i en „Windjammer“.

Den gamle Kaptajn fortæller.

Hvis man tilfældigvis tilbringer Julen til Søs i en af de store engelske Luksusdampere, er der ikke stor Forskel paa den glade Julefest ombord og paa en tilsvarende Højtid i Land.

Man kan være vis paa at faa sin Kalkun, Roastbeef og Plumbudding med al det andet Tilbehør, og i samme lækre Servering som i Londons fineste Kvarterer.

Der er Juletræ ombord saavel for Børn som Voksne, der er friske afskaarne Blomster paa de dækkede Borde, og, hvis Vejret da ikke er ganske forfærdelig slemt, sejler Baaden saamænd saa støt, at man ikke en Gang tænker paa, at man er til Søs, medens man sidder og nyder alt det lækre Kræs. Men alligevel mangler der noget, for saadan en fin Jul har dog ikke den Charme over sig, som vi gamle Gutter nu synes der laa over en Jul ombord paa en »Windjam-

mer« i de gode gamle Dage, da en Sømand var en Sejler, og ikke blot en Mekaniker i et flydende Hotel.

Tal om at holde Jul, ja, nu skal jeg sige Jer noget, vi holdt rigtignok Jul, saa det kunde flaske sig, da jeg var ung, fordi denne Højtid alligevel betød en hel Bunke for os Vandrefugle, der saa at sige aldrig kom til at holde Jul derhjemme og derfor var nødt til at leve paa Minderne fra Barndomsdage. Det er noget, der svier i Øjnene og trykker i Brystet.

Men det hændte naturligvis ikke saa sjældent, at den glade Fest var forbundet med en Del Vanskeligheder. Hvis man var saa heldig at være i Havn lige ved den Tid, saa var den fin. Jeg har selv »juled« den nede i Sydaustralien, hvor Termometret stod paa 40 Grader i Skyggen og man var nødt til at ligge i Vandet hele Dagen for at staa den igennem.

Ja, jeg har holdt Jul paa Højde med Kap Horn,



Vi maatte holde vore Skuffebakker i lige Vægt, mens vi vadede gennem Søerne.



hvor der var saa knagende koldt, at de gule Ærter blev til Iscrem fra Tillavningen til Serveringen.

I de Dage var Grisen naturligtvis Julens Clou, for »Spækmatisen« udgjorde hele Kokkens Bestand af fersk Kød, og naar man ikke havde faaet andet end salt Sul i Maanedvis, saa kan det jo nok være, at Tænderne løb i Vand, naar bare den »Herre« grynede.

Det var derfor ikke saa mærkeligt, at »Grisebasen«s Fedning næsten var en ligesaa højtidelig Forberedelse til Festen som at gaa til Præsten, før vi fik vort Ravrør og de første lange Bukser. Vi mukkede da heller ikke, naar Kokken gav ham de halvraadne Kartofler, som ellers tilkom os; men rent bortset fra denne Forberedelse til Højtiden, var der ikke meget, som kunde minde om, hvad man saadan kalder den glade Julestemning, naar man havde ligget og rakket i en »Windjammer« en 3—4 Maaneders Tid.

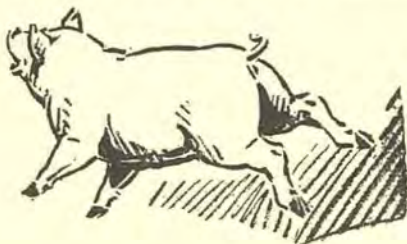
For den arbejdsivrige Første Styrmand var endda gal i Hovedet en hel Maaned før Højtiden, fordi han ikke kunde kommandere med os som han fandt for godt Juledag — den eneste Dag i hele Aaret, hvor der ellers var 24 Arbejdstimer i hvert Døgn og 7 Arbejdsdage i hver Uge.

Nu har Piben jo faaet en anden Lyd; nu har Søfolk deres Organisationer, og de holder jo nøje paa Timeplanen og for Ekstrabetaling for Overarbejde; men gamle Windjammergutter ryster paa Hovedet og siger: »Nu findes der ikke Sømænd mere«.

I hvert Fald kan de unge Sømænd nu om Stunder ikke forstaa den Feststemning og de Forhaabninger, hvormed vi saa Julen imøde den Gang, jeg var ung.

Hvis Juledag ikke betød stort andet, var der dog en Chance eller Lejlighed til at spise sig stoppende mæt i fersk Flæsk og andre herlige Griseingredienser.

Men det kunde jo ogsaa hænde, at den forsorne Pengepuger af en Stewart fik et vildt Anfald af Gavnildhed og gav os en ekstra Luns af saakaldt Smør



Grisen havde anet Uraad —

eller maaske noget Kaalrabimarmelade, og Skipperen vilde maaske ogsaa lade sig bevæge af Stemningen, saa han gav os en Skvat Rom; men naturligtvis var der ikke noget der hed, »at pynte Juletræ«, ligesaa lidt, som »Posten« kom med Julekort om Morgen.

Jeg husker f. Eks. et Aar, vi var i den biscayeske Bugt Juledag, home ward bound, og vi ventede med en lille Smule Held og god Sidevind at kunne holde Nytaar i Land. Grisen var fed og rund og saa trivelig; han saa ligefrem lækker ud. Stewarten snakkede om Julekræs og Plumbudding med Brandysauce, ligesom om han mente det. Skipperen var helt medgørlig, hvad enten det nu var fordi Julen stod paa, eller

fordi vi havde god Vind, og selve den barske Styrmand smilte, saa han fik ondt i Mundvigerne af det, for det var han jo ikke vant med.

Naa, Grisen blev slagtet — ikke efter Reglementet, men det var der ikke noget at gøre ved, for Skuden rullede rigtig livligt, da Kokken kom for at hilse paa Spækmatisen, og de var omtrent lige fede begge to. — Kokken havde sin lange Kniv i Haanden, men Grisen havde anet Uraad, for Pokker tog ved »Gisebassen«, saa han fo'r ud mellem Kokkens hjulede Ben, og han havde saa travlt, at Kokken satte sig ned med et Bump af bare Benauelse. Saa legede de Kispus paa Dækket.

Skuden rullede som sagt, og Dækket var glat, saa de to Legekammerater havde lige svært ved at holde sig paa Benene, hvorfor de kurede paa Halen fra den ene Ræling til den anden, indtil endelig Grisen røg hovedkuls ind i et scupper, hvor han blev sidende fast. Kokken kom kurende bagefter og dolkede Flygtningen. Sikken et Held, at Hullet ikke var større, ellers havde vi vel hverken haft Sul eller Kok den Højtidsdag.

Da kom selve Juleaften. Vinden var frisk, og vi fik en svær Byge en Gang imellem. Sommetider kom der en saadan Skyllende larmende over Skandsen, at



Kokken havde sin lange Kniv i Haanden.

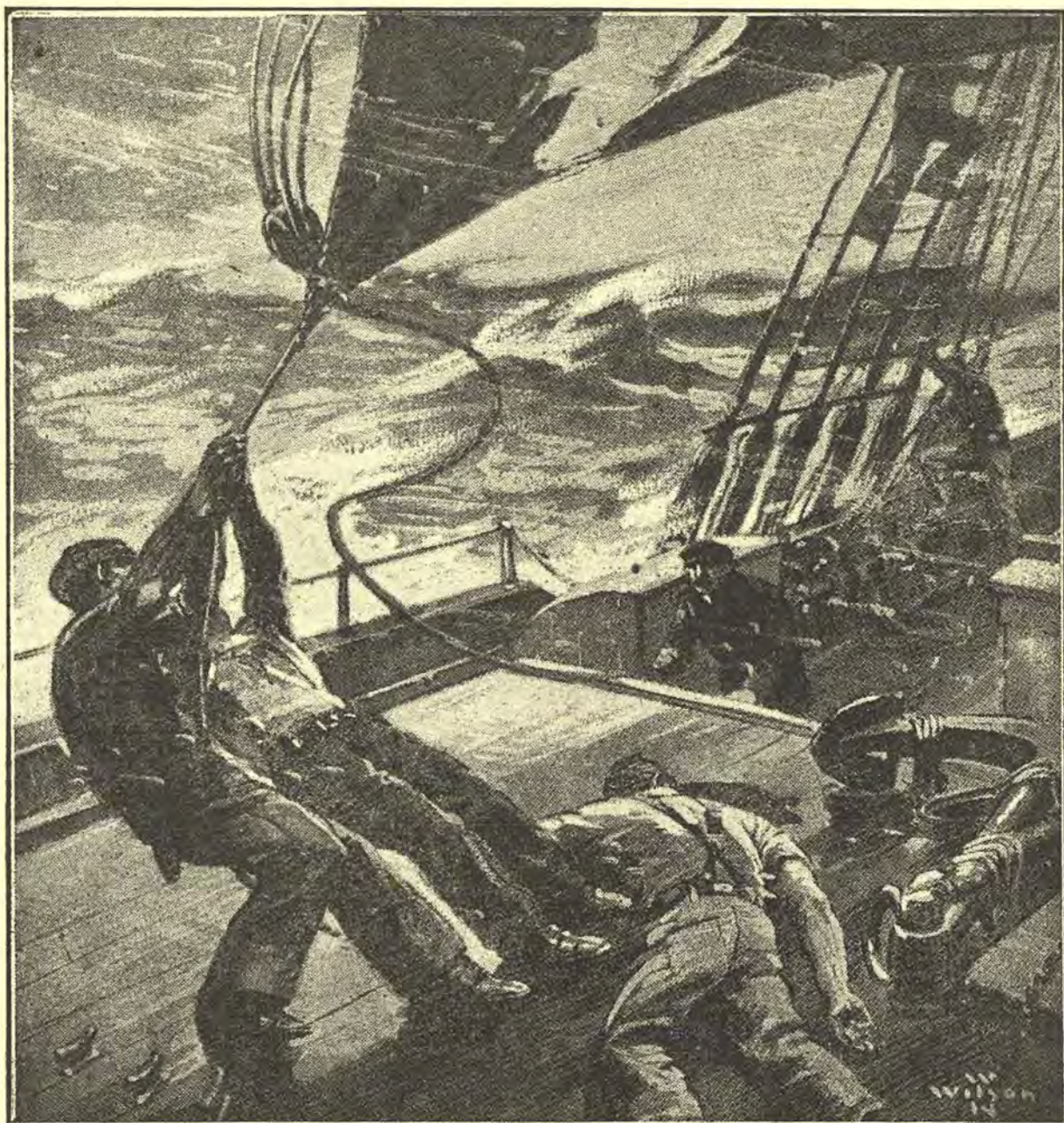
Styrmanden blev helt blød om Hjertet, saa han bestemte sig til, at Skuden ordentlig skulde pyntes, for at vi rigtig kunde dandere den Højtid.

Barometeret rutschede nedad som om der var Hul i Bunden paa Glasset, det fortalte Styrmanden os, skønt han ellers ikke plejede at være slet saa meddelsom.

Og vi viste, at vi paaskønnede hans Opmærksomhed ved at synge af fuld Hals:

A-way, haul a-way, O
haul a-way to-gether,
a-way haul a-way,
O haul a-way, Jo.

medens vi rebede Merssejlene og arbejdede os ned efter, beslog Bramssejlene, gav Storsejlet op og gjorde det fast og tog Reb i Foremerssejl.



Vi fik ikke Tid at græde over Tragedien, vi maatte mase paa —

Dette her smager da af Juleaften! Næste Dag vil vi ikke have andet at gøre, end at drive den af, ryge og spise for meget Sulemad.

Ved Midnatstid var Kulingen frisket op til en trekvart *gale*, der piskede Søen op, saa den buldrede som en halv Snes Niagara'er — agter, og sank flot ned forude, samlede saa Kræfter og dundrede saa videre.

Begge Vagter var paa Dækket og Kaptajnen bestemte sig til at beslaa Foremerssejl og tage Reb i Fokken, og det gjorde vi uden videre Besvær, for Sejlet var tørt og let at haandtere. Naar Kludene er vaa-de i en forrygende Storm, saa er det Arbejde, saa springer Blodet fra de flækkede Negle for da bliver Skindet raspet af Haandfladerne. Naa, selve Højtids-

dagen begynder jo heller ikke før Dagslyset, saa vi havde ikke noget at mukke over.

Saa kom Daggry, uhyggeligt, gustent Rødt med Varsel om Ulykke. Nu og da kom der en begsort Sky med skiddenbrune Kanter og den sænkede sig længere ned og gav os nogle iskolde bidende Skyller med et lille mat Lyn ind imellem. Vi var ifærd med at løbe lige ind i en mægtig *gale* og disse Sjatter og Vindstød var bare Begyndelsen paa Ouverturen — ligesom naar Orkestret stemmer Instrumenterne.

Det var ingen Nytte til at spule Dæk den Dag, og efter Morgenkaffen havde vi i Grunden ikke noget at bestille. Alting var jo paa Plads og i Orden.

Vi stod bare og kiggede paa Kokken, der havde svært travlt med at tilberede Festmaaltidet, mens



Stewarten rørte en vældig Balje *duff* (Budding) sammen. Naa, det var jo ikke spændende i Længden; saa vi arrangerede derfor nogle Kapløb i Rigningen med en Plug Tobak som Præmie — det blev meget vellykket.

Omsider skulde vi da skaffe. Frokosten var som de andre Hundrede vi havde faaet i Forvejen: »Hash og Kaffe«. Efter Frokost kom Skipperens Datter, en dejlig lille Pige paa syv Aar, hen til vort Lukaf med en Kasse Cigarer. Stewarten kom bagefter med to Flasker Rom; sikken et Leben!

Vi laa i Køjerne og nød Ingredienserne, mens vi talte om den foregaaende Jul. Vi lagde ikke en Gang Mærke til, at Vejret blev værre og værre, selv om vi af og til gik over til Kabyssen for at inspicere Kokkens Fremskridt og indaande den herlige Duft af den brune sprøde Flæskesvær; men da Stegen var parteret og rationeret, maatte vi holde vore Skaffebakker i lige Vægt, mens vi vadede gennem Søerne, for nu var vi færdige med Ouverturen, vi var et godt Stykke inde i den første Sats af den drønende Symfoni.

Mens vi sad og fortærede den dejlige Flæskesteg, lød der et Knald som et Brag fra en stor Kanon. Det var Fokken, som splintredes fra øvrst til nederst. Skibet begyndte nu at miste Farten, en mægtig Bølge, der havde fulgt efter os i længere Tid, saa nu en gunstig Lejlighed, rejste sig i Vejret og slog ned over os.

Den brød over Poopen ligesom en Lavine. Den knækkede Rattet i to Dele og slyngede Rorgængerer over mod den læ Ræling. Det gav et Bump i Skuden, og Fokken flænsedes i Laser. Skibet faldt af fra Kursen og samtidig blev Stormen til en Orkan, fordi vi ikke længer løb for den.

Skipperen og Anden Styrmanden var nede til Festmaaltidet sammen med Skipperens Kone og Datter. Første Styrmanden stod med Piben i Munden henne ved Døren til vort Lukaf og gjorde Nar af vor gode Appetit. Han var nær ved at faa Pibespidsen ned i Svælget, da Orkanen ramte os.

— Alle Mand paa Dækket, hvæsede han, og vi masede op. Vi gav os ikke en Gang Tid til at tage Olietøjet paa, og vi glemte helt, at Dagen var en Helldag, saa travlt fik vi.

Anden Styrmanden naaede op paa Poopen med et Spring og baksede som bare Pokker med Levninger af Rattet. Nogle af os løb forud for at faa givet Resterne af Fokken op. Den ene store Flig af Sejlet slog saa haardt, at Halsen, som havde Kæde i Forhaanden, knækkede som et Stykke Sejl garn just som Svenskeren *Pettersson* var ved at slække paa Kæden og den store Jernkovs fløj forbi ham og bare lige strejfede ham under Sydvesten, men det var nok til at løfte Hjerneskillen af ham ligesom Toppen af et Æg. Men vi fik ikke Tid til at græde over Tragedien; vi maatte mase paa med alle vore Kræfter for at faa Resterne af Fokken bjerget. Bagefter kommanderede Skipperen os til at slaa en ny Fok under, skønt det dog ellers var Juledag, men han var vel gnaven over

selv at blive forstyrret i sit Festmaaltid. Det er ikke noget Legeværk at slaa et Undersejl under, selv i godt Vejr, og det var næsten mørkt, før vi blev færdige med det.

Da vi saa kom ned igen, var der saa forfærdelig mange andre Ting at gøre. Orkanen tog til; der var Fare paa Færde. Vor Skæbne ahang af vort Storemerssejl. Vilde det holde? Der var ikke Tale om at faa et andet op i den rasende Storm.

— Kom agterud, alle Mand! kommanderede Skipperen. Fire Mand svedte og stønnede over det sønderbrudte Rat, det knagede i hele Skroget; men den gamle Skude vred sig fremad, og saa jog den afsted som en skoldet Abe, fløj af Angst for de rasende Søer.

— Første Vagt, gaa ned og skaf, hold Jer klar til at tørne ud! brølte Skipperen.

Med stort Besvær kom vi ned i Lukafet. De kolde Rester af Flæskestegen flød rundt paa Gulvet sammen med Buddingen i en Fod skidden, fedtet Krydderilage. Naturligvis blev vi gale i Totten over at se den dejlige Flæskesteg svømme omkring paa denne Maade; men vi reddede, hvad vi kunde af den, og rensede den paa bedste Beskub, dog ligesom vi skulde til at sætte det tillivs, stod Skuden pludselig bomstille; der lød et bragende Rabalder, og der kom et knugende Slag!

— Pas paa, vi forliser, luk Døren op, — men det var ikke muligt paa Grund af Vandets Vægt ovenover. De Mænd, der havde været oppe paa Dækket, fortalte os bagefter, at de var ganske overbeviste om, at nu var det forbi med den Sejlads.

Vandet var væltet ind over Skibet som en mægtig Flod. Vi dernede i Lukafet var vis paa, at nu var vor sidste Time arriveret, men vi vilde dog ikke sidde med Hænderne i Skødet og tage imod den.

— Op med Skylightet! brølede vi i Kor; og det lykkedes os at faa en lille Sprække aaben, hvorfra Vandet styrtede ind.

— Aah Gud, vi er gaaet ned!

Der var intet mere at gøre, Redning syntes umulig.

Der blev en lille Pause. Vi kunde føle, at vor prægtige Windjammer rettede sig og ligesom rystede Vandet af sig. Der var nogen Slingerage, og en ny Storsø spyede over os. Skuden rystede og knagede; men den holdt, rettede sig igen, og saa rejste den sig i Trods og Foragt.

Den vilde hjem; den bruste fremad; den pilede videre, den vred sig og duvede og rullede, men den kom fremad.

De vældige Vandmasser ligesom kastede den af sig, og vi kom ud. Vore Kammerater hang i Rigningen red paa Bommen og hagede sig fast ved Bestiklukafet.

De fortalte os, at da den store Sø ramte os, havde de set nogle Signalaraketter ikke ret langt fra os — og saa var det Fyrværkeri forbi. Det var gaaet et andet Skib værre end os.

Ja, saadan gik den Højtid. Vi spiste Resterne af den udvandede Flæskesteg, for vi havde da Grund til at feste. Vi havde jo faaet et nyt Fæste paa Livet, takket været den prægtige gamle »Windjammer«.



Sørøver af moderne Støbning.

Grev Felix von Luckners Kapertogt med „Seeadler“
under Verdenskrigen.



Grev von Luckner.

Tretten Aar gammel rømte han fra sit Hjem i Dresden og gik til Søs. Det er ikke ofte, at Sakserne bliver Sømand, og det var heller ikke sagt ved Felix von Luckners Vugge, at det var paa Havet, at han skulde vinde sine Sporer. Ja netop Sporer — for han hørte til en gammel Kavallerislægt og var som sin Fader og Bedstefader bestemt til Husarofficer. Men Skolegang og Lektier passede ikke for den lille Greve, og en skøn Dag var han saa ked af Aritmetik og tyske Stile, at han flygtede af Sted til Hamborg med hundrede Mark i Lommen. Han vilde til Søs.

Han kaldte sig Phelax Lüdige og fik sin første Hyre som Messedreng med en russisk Fuldrigger »Niobe« paa Langfart til Australien. Han rømte fra Skuden i Fremantle og førte i syv Aar et omflakken- de og eventyrligt Liv som almindelig Sømand — med hyppige Storme og mange Forlis baade paa Land og Sø — før han havnede paa Styrmandsskolen i Lübeck. Han fik sin Eksamen og meldte sig som Frivillig til Marinen i Kiel. Nu tog han sig for Alvor sammen, passede sine Studier og blev Reserveløjtnant. Han henlede tidlig Opmærksomheden paa sig som en modig Mand ved at redde flere Mennesker fra Drukning. Prins Heinrich af Prøjsen fattede Interesse for ham, senere blev han Kejsers Protegè, og da Krigen brød ud i 1914 var Felix von Luckner Kaptajnløjtnant i aktiv Tjeneste i den kejserlige Marine.

*

Det var Høsten 1916, og den britiske Blokade begyndte at føles haardt i Tyskland. Da fik Kaptajnløjtnant von Luckner en Dag Ordre til at møde i Admiralitetet i Berlin.

Hvad det gjaldt.

Jo, han skulde tage Kommandoen over et Skib, forsøge at bryde Blokaden og tilføje Fjendens Skibsfart al mulig Skade.

»Siden vi ingen Kulstationer har, faar De tage et Sejlskib,« sagde Admiralen og tilføjede: »Vort Valg er derfor ogsaa faldet paa Dem, fordi De tilfældigvis er den eneste Officer i den kejserlige Marine, som har gjort Tjeneste paa Sejlskibe.«

Skuden, som blev udset til dette farlige Hverv,

var en tidligere Yankee clipper »Pas of Balmaha«, som laa i Hamborg. Den blev i største Hast omdannet til Hjælpekrydser og fik Navnet »Seeadler«. To 500 Hestekræfters Motorer blev installeret, Kvarterer blev indrettet til 60 Mand Marineinfanteri foruden Besætningen og til 400 mulige Fanger (hvilket skulde vise sig meget paakrævet senere!). Kanoner, Geværer, Bomber, Granater og anden Ammunition blev anbragt paa skjulte Steder om Bord og Skibet blev forsynet med Proviant for 2 Aar (hvilket ikke skulde vise sig nødvendig). Lige før Jul, den 21. December 1916, stak »Seeadler« i al Hemmelighed til Søs, og den holdt sig flydende til 2. August næste Sommer, da den strandede paa en af Selskabsøerne i Stillehavet og blev Vrag.

Historien om »Seeadler«s Kapertogt disse 7 Maaneder har Luckner fortalt til mange, deriblandt ogsaa til en amerikansk Forfatter, Lowell Thomas, som har gengivet den moderne Sørøvers egen Fortælling i en Bog, som han kalder »The Sea Devil«. Den anbefales til alle, som kan lide at læse om Mandsmod, Tapperhed, godt Sømandskab og ikke mindst en Humanitet og Ridderlighed, som vi ellers ikke er vant til at forbinde med de tyske Søstridskræfters Optræden under Verdenskrigen. Beretningen er dertil saa spændende, at Marryat, Stevenson og Sabbatini tilsammen kunde ikke have digtet den mere fantasifuld.

*

Da »Seeadler« forlod Hamborgs Havn for at forsøge at snige sig igennem den engelske Blokade, var den maskeret som en norsk Fragtdamper (»Irma« af Bergen) paa Rejse med Tømmer fra Norge til Australien. Luckner havde selv i sin Sømandstid faret med norske Sejlskibe og talte norsk, og blandt hans Officerer og Mandskab var der ogsaa saa mange, som kunde gøre sig forstaaelig paa norsk, at han kunde mønstre en tilforladelig norsk Besætning, da han Juledag for 12 Aar siden i en forrygende Storm nordom Sjetland blev prajet af den britiske Krydser »Avenger«.

Med ægte tysk Grundighed havde Luckner kopieret Udstyret fra en norsk Sejlskude »Maletta«, som han var rejst til København for at studere, og hvis Salon var nøjagtig gengivet i den Lugar, hvor Kaptajn Knudsen alias Kaptajnløjtnant v. Luckner førte de to engelske Inspektionsofficerer ned og forelagde dem »Irma«s falske Papirer. Det hele var saa fabelagtig godt imiteret i hver mindste Detalje, at Engelskmændene blev taget ved Næsen og lod Skibet fortsætte Rejsen. Saaledes slap »Seeadler« gennem Blokaden, og saa bar det for fulde Sejl sydover. Den moderne Sørøver skulde begynde sit Kapertogt!

Paa Højden af Gibraltar traf han sit første Offer,



den engelske Dampner »Gladys Royal«, paa Rejse fra Cardiff til Buenos Aires med 5000 Tons Kul. Skibet blev taget som Prise, dets Besætning paa 26 Mand og store Forraad af Proviant blev overført til »Seedler«, hvorefter det sendtes til Bunds om Aftenen den 9. Januar. — Luckner fortæller, at han aldrig angreb neutrale Skibe, hvor mistænkelig han end fandt dem — efter Ordre holdt han sig strengt til fjendtlige Fartøjer — og han gik ikke til Angreb, før han havde hejst det tyske Orlogsflag. Han sørgede altid for, at alle ombordværende blev bragt i Sikkerhed paa »Seedler«, før Skibet blev sænket, og han peger med Stolthed paa, at intet Menneskeliv gik tabt ved de Sænkninger, han foretog. Og det var ikke saa ganske faa! Dagen efter mødte han et andet engelsk Dampskib, »Lundy Island«, som gik samme Vej som »Gladys Royal«, og nu fulgte Sænkningerne Slag i Slag.

I Løbet af de tre første Maaneder af 1917 sendte han af fjendtlig Tonnage til Bunds foruden de nævnte to engelske Dampere de franske Sejlskibe »Charles Gounod«, »Antonin«, »La Rochefoucauld« og »Dupleix«, de kanadiske Sejlskibe »Percy« og »British Yeoman«, den engelske Bark »Pinmore« (som han mange Aar i Forvejen havde sejlet med som Matros), den store engelske Dampner »Horn-garth« (næsten 10,000 Tons) og det italienske Sejlskib »Buenos Aires«, altsaa ialt 11 Skibe med en samlet Tonnage af over 40,000. — Jeg er ikke musikalsk, siger Luckner, men jeg har altid elsket Gounods »Faust«, og det skar mig i Hjertet, at jeg maatte sende et Skib, som var opkaldt efter min Yndlingskomponist, til Havets Bund. Men det var for intet at regne mod den Sorg, jeg følte over at skulle sænke min gamle Skude »Pinmore«. Da laaste jeg mig inde i mit Lukaf — jeg orkede ikke at se gamle »Pinmore« gaa ned paa sin sidste Rejse.

Med tre af de franske Skibe gik der 10,000 Tons Salpeter til Bunds bestemt for de franske Ammuni-

tionsfabrikker. Hvor mange tyske Soldaters Liv har det ikke sparet? spørger Luckner.

Fra den svære Dampner »Horn-garth«, som var lastet med Champagne og Kognak, overførtes til »Seedler« hundredvis af Kasser af »Veuve Cliquot« og »Martell« til stor Glæde for Sørovernes »Kaptajnklub«. Denne Klub bestod foruden af Søroverkaptajnen selv af Førerne paa de 11 Skibe, han havde sænket — og Forholdet var det bedste blandt Medlemmerne, som forsøgte at tage Situationen med godt Humør. Alene Franskmandene var nok saa uforsonlige. Men alt i alt havde vi det svært hyggeligt sammen, fortæller Luckner; vi havde nok af gode Drikkevarer, og Kokkene fra de forskellige Skibe sørgede for Afveksling i Menuen. Værst var Maden, naar de engelske Kokke kom til!



Imidlertid var der efter hvert Kup saa fuldt af Fanger, at Luckner maatte se at finde Udvej til at skille sig af med dem.

Paa gammeldags Sørovervis, at hænge Fangerne op i Raanokken eller lade dem gaa over Bjælken til Hajerne, gik jo dog ikke i det 20. Aarhundrede; men noget maatte der gøres.

Da det 12te Skib, den franske Bark »Cambronne«, var kapret paa Højden af Rio de Janeiro, fandt Luckner paa Raad.

»Cambronne« var et stort Skib med rigelig Proviant, og heri satte han alle sine Fanger,

flere Hundrede med 12 Kaptajner i Spidsen, og Senior i Kaptajnklubben blev gamle »Pinmore«s Fører.

Den franske Kaptajn fra »Cambronne« rasede, da Tricoloren skulde ombyttes med »Union Jack« i hans Skib, men det hjalp ikke.

Saa udbetalte Luckner Fangerne Hyre for den Tid i »Seedler«, og da kendte Glæden ingen Grænser. Den fik Luft i den Afskedsmiddag, som han gav, hvor Champagnen flød i Strømme, og da de gik i Baadene for at ro til »Cambronne«, som skulde føre Fangerne til Rio de Janeiro og Friheden, rungede Hurraraabene



„Lille Davids” Rejse.

Tre et halv Aar gammel og 150,000 miles Sejlads.



En lille Kærnegut maa det være; en Dreng med Humør og Saltvand i Aarerne. At tænke sig saadan en Purk, der trygler og be'r Faderen ombord i Motorskibet »Scottish Minstrel«, om at sejle med paa Farten over de store Have.

Faderen betænker sig; men Besætningen forener sig med Drengen og anmoder Faderen om, dog alligevel at »paamønstre« »Lille David«... Han skal nok tage Tørnen, forsikrer Mandskabet, og Faderen faar *tree cheers*, da han siger: Ja!

»Lille David« straalere af Henrykkelse. Han tager sine 150,000 miles Sejlads uden at kny — altid glad og fornøjet, selv i den værste Slingerage, Varme og Kulde, Storm og Stille, lyser han af Tilfredshed.

En knusende opvakt Dreng og i Sandhed et fremmeligt Barn.

Han er altid paa Færde.

Forude i Stillehavet, agterude i Atlanterhavet og paa Broen, da Damperen runder Kap Horn.

for Sørøverkaptajnen gennem den stille Tropenat. — Den sidste, som gik fra Borde, var den gamle Kaptajn fra »Pinmore«, til ham sagde Luckner:

— Jeg har behandlet Dem saa pænt som muligt, saa nu maa De til Gengæld vente med at udlevere mig, til De naar Rio. Det vil tage ca. 14 Dage og det Forspring maa jeg have, hvis jeg skal klare mig med at undgaa de engelske Krydsere, som bliver sendt efter mig.

Kaptajn Mullen gav ham sit Æresord paa, ikke at sætte sig i Forbindelse med forbisejlende Skibe paa Vejen, og han holdt sit Ord.

*

»Seeadler« rundede Kap Horn i en forrygende Orkan og undslap Englænderne, som patrouillerede Ruten fra Syd-Atlanten til Stillehavet.

Han satte Kurs efter Galapagos Øerne, da de opsnappede en traaløs Meddelelse om, at Amerikanerne gik med i Krigen.

Hvor skulde han nu vende sig hen, hele Verden var snart Modstandere?

Engelske og japanske Krydsere var ude efter ham, da hans Togter var kendte allevegne, og nu kom Amerikanerne med.

Der var ikke andet at gøre, end at fortsætte Kaper-togterne paa det aabne Hav, hvilket »Seeadler« alt-saa gjorde.

I Juni 1917 bordede Luckner den 4-mastede amerikanske Skonnert »A. B. Johnson«, som blev skudt i Sænk. Nogle Dage efter gik en anden amerikansk Skonnert, »R. C. Slade«, samme Vej og en tredie Skonnert »Manila« fulgte efter i Juli.

Atter blev Skibet fyldt med Fanger og en ny Kaptajnklub blev dannet med de tre amerikanske Skipperere. Der var omtrent et halvt hundrede Fanger, da »Seeadler« den 1. August vovede sig ind til Selskabsøerne og kastede Anker i en Bugt ved Mopelia Island.

Alle glædede sig til at sætte Fødderne paa Landjorden igen, ikke mindst Luckner og hans Tyskere, der havde været i Søen i 7 Maaneder.

Og den Lyst skulde de faa tilfredsstillet hurtigere og grundigere, end de havde tænkt.

Dagen efter væltede en Flodbølge over Mopelia og knuste »Seeadler« i sin Favn.

Alle reddede sig i Land; men »Seeadler« var totalt Vrag. Saaledes endte »Seeadler«s dristige Togt.

Tyskerne og deres Fanger slog sig ned paa Øen, hvor de levede af Jagt og Fiskeri. Luckner tog Øen i Besiddelse i Kejseren af Tysklands Navn og hejste sit tyske Flag over den ny Koloni.

Men Tiden gik lidt for langsom for Luckner, og en skønne Dag stak han afsted i en aaben Baad med



Han vil have det hele med, og kun nødtvungen af hans voksne Kammerater maa »lille David« være nedenunder, da Orkanen pisker Havet til Skum over Dækket, som naar Proppen gaar af en Champagne-flaske.

Vort Billede viser netop saadan en Situation under Azorerne.

Overalt i Byerne stryger han i Land og vil erkyn- dige sig om alt hos Ledsagerne, der naturligvis aldrig slipper ham af Syne.

Efter en hjertelig tagen Afsked med Skib og Mand- skab, hvor nogle af de gamle Sømænd næsten faar Vand i Øjnene, siger lille David Farvel for denne Gang.

Paa Landjorden skal han nu forberedes til den fremtidige Metier paa Havet, naar Aarene nu blot kan gaa lidt raskt for denne lille Søgut.

— — —
Saaledes lyder i Korthed Beretningen om lille Da- vid, en hel lille Solstraalefortælling i maritim For- mat.



fem Mand til Cookøerne, hvortil de ankom og udgav sig for hollandske Turister.

Meningen var naturligvis paa Sjørøvervis, at faa fat i et Skib og sejle tilbage til Mopelia, hente Kam- meraterne og fortsætte Kaperiet med en »Seeadler II«; men den gik dog ikke.

Efter utrolige Eventyr og Genvordigheder, Fængs- linge og Rømninger, havnede Luckner og hans Mænd til Slut i engelsk Fangenskab paa New Zeeland, hvor de forblev til Vaabenstilstanden befriede dem.

Deres Kammerater, som blev efterladt paa Mo- pelia var heldigere.

De overmandede nemlig Besætningen paa en fransk Skonnert, som anløb Øen, satte sig i Besiddelse af Skibet og anbragte Mandskabet sammen med de ame- rikanske Fanger i Tysklands sidste Koloni.

Saa hejste de Sejl paa Skonnerten, som hed »Lu- tece«, omdøbte den til »Fortuna« og satte Kursen for Chile. Paa Vejen varslede de en forbisejlende Damp- er om, at der paa Mopelia sad en skibbruden Besætning, der trængte til Undsætning.

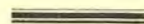
Men med »Fortuna« gik det ogsaa galt; den blev Vrag i Stillehavet, efter at have stødt paa et Under- vandsrev, og Besætningen blev optaget af en chilensk Regeringsdamp- er og ført til Valparaiso, hvor de op- holdt sig som den tyske Kolonis Gæster til Krigens Slutning.

*

Kaptajn Luckner skal efter Forlydende nu befinde sig i Hollywood, hvor han naturligvis er meget popu-

lær, da jo Krigens Saar saapas er lægte; men »den moderne Sjørøverkaptajn« kan vi maaske en skønne Dag se paa Lærredet i et Filmsteater.

Saaledes ender jo al Storhed i moderne Støbning.



Det sønderjyske Erhvervsudvalg henstiller, at der stilles et mindre Beløb til Disposition for det søn- derjyske Fiskeri som rentefrit Laan til Anskaffelse af mindre Baade og Redskaber, og at Sognekomm- nernes Opmærksomhed henledes paa Betydningen af den Kommunerne givne Beføjelse til at garantere for Fiskerilaan.

*

Repræsentanter for de nordiske Landes Sølovs- kommission har fornylig været samlet til Møde i København angaaende Haag-Reglerne. Fra Norge deltog Højesteretsdommer *E. Allen*, fra Sverige Che- fen for Justitsdepartementets Lovafdeling *John Al- sén* og Professor *Erenberg*, fra Finland Søfartsraad *Lindberg* og fra Danmark Professor *Sindballe* og Kontorchef *Krogh*.

Paa Mødet vedtoges det at udarbejde en skandina- visk Tekst til Haag-Reglerne, som derefter bliver til- stillet de nordiske Landes Erhvervsorganisationer til Erklæring, inden Regeringen tager endelig Stand- punkt til Forslaget om den internationale Konven- tion.



Isbrydningsarbejdet i vore Farvande.

Isbrydertjenesten i Sundet var ikke tilstrækkelig effektiv i Februar, det er alle indenfor Søfart enige i; men det var ikke selve Arbejdet, der blev nedlagt, men det var det mangelfulde Materiale Skyld i.

De faa Hjælpekibe, der var til Disposition, blev stadig forsinket i det egentlige Arbejde ved fra Tid til anden at maatte bistaa Gennemsejlere.

Det sidste faldt i nogen Grad udenfor Programmet, men maatte ud fra almindelige internationale Hensyn dog udføres.

Og det skal siges til vore Isbryderes Ros, at de sparede sig ikke.

Men under en saadan Vinters Hærgen, var det uoverkommeligt. Private Rederikredse i Sverige og Danmark har derfor undfanget en Plan, om at etablere et Samarbejde mellem de to Lande og Finland, for at skabe Muligheder for en efter Forholdene regelmæssig og betryggende Sejlads gennem Sundet.

Man har nu i de ovennævnte Lande henvendt sig til de respektive Staters Ministerier for at faa Samarbejdet i Gang, og Forhandlingerne er med al ønskelig Fart taget op, ligesom vort Handelsministerium har afholdt Møder, hvortil forskellige svenske, finske og danske Autoriteter har været indbudt.

Medens dette stod paa, sled vore Isbrydere Dag og sommetider Natten med, for at hjælpe saa godt, de formaaede.

Vort Billede viser saaledes Havnevæsenets snart berømte Isbryder: »Væderen«, der udfabruet har været fremme i første Geled med sin Assistance.

Der var endog Dage, hvor den alene bragte op imod en Snes Skibe ind til København.

Fornylig er en af D. F. D. S.s gamle, veltjente Førere, Kaptajn F. A. Strufve, afgaaet ved Døden, 68 Aar gammel. Han var født i Helsingør, men kom allerede 6 Aar gammel med sine Forældre til Sverige, og efter at have taget Styrmandseksamen, kom han ind i det svenske Selskab, der besørgede Farten mellem England og svenske Havne. Da C. F. Tietgen i 1889 købte det svenske Selskabs Skibe til D. F. D. S., fulgte Officererne med ind under dansk Flag og tog alle dansk Styrmandseksamen.

Strufve sejlede derefter i flere Aar som Styrmand med »Ceres« paa Island og ydede her saa fortrinlige Tjenester, at han udnævntes til Kaptajn og var senere i mange Aar Fører af »Esbjerg« i Farten Libau—København paa Hestetransport, og overførte med denne Damper ialt 30,000 Heste uden Uheld. Senere førte han Damperen »Jolanta« paa Ruten Stettin—København—Oslo, indtil han ved sit fyldte 65de Aar tog sin Afsked.

Kaptajn Strufve var en dygtig og djærv Sømand, der vandt sig mange Venner ved sin loyale og retlignede Karakter. Han efterlader sig Hustru og fem Sønner.

*

Paa Fiskeriforeningens Generalforsamling fremsatte Formanden paa Bestyrelsens Vegne et For-

slag om, at Foreningen skal optage et Arbejde for ved Statens Hjælp at faa bygget en Undersøgelingsdamper, der baade skal tage sig af de biologiske Undersøgelser og hjælpe til ved Eftersøgningen af Fisk samt prøve nyopkomne Fiskemetoder og -Redskaber. Planen er oprindeligt fremkommet fra privat Side; men Fiskeriforeningen vil nu tage Sagen op og rette Henvendelse til Lovgivningsmagten derom.

De svenske Fiskere har i Biolog-Damperen »Skagerak« i de sidste Aar haft en fortrinlig Hjælp under Eftersøgningen af Sild.

*

Kapsejladserne ved Cannes begyndte den 21. f. M. under 2 Meter Vind og havde Karakter af Chance-Sejlads. Ialt startede elleve 6-Metere.

Nr. 1 blev »Rosita«, Frankrig, Nr. 2 »Quixie«, England, Nr. 3 »Dana«, Danmark, Nr. 4 »Feu Follet«, Frankrig, og Nr. 5 »Bellis«, Frankrig.

Rorsmand paa »Dana« var vor Konge.

*

En af Dragørs ansete Borgere, pensioneret Lods Henrik P. Greisen er afgaaet ved Døden i høj Alder. Han havde beklædt en Række lokale Tillidshverv og var bl. a. i flere Aar Formand for Dragør Kommunalbestyrelse.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELOR.-ADR. PETROLEUM

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. KEDELRENSINGS- 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-, Væc- og Køleanlæg.

Spec.: Lüneburger Magnesia 85 %.

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.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & COKE-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers.

— Levering med mekanisk Kran Nat og Dag. —
Telegram-Adresse: KUL

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200
Statstelefon 2

AALBORG

Telegr.-Adresse:
"UTZON"

STØT DE AVERTERENDE



IVER C. WEILBACH & Co.

SØLVER & SVARRER

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit p. Forlangende

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

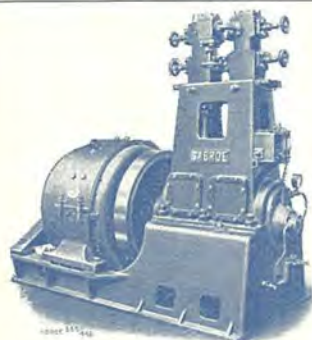
Eneste Specialforretning i
Kompasser & Nautiske In-
strumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG ARBEJDER OVERALT.

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:

ANKER HEEGAARDSGADE 3. — TELEGRAM-ADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764.



M/S Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark
Biblioteket

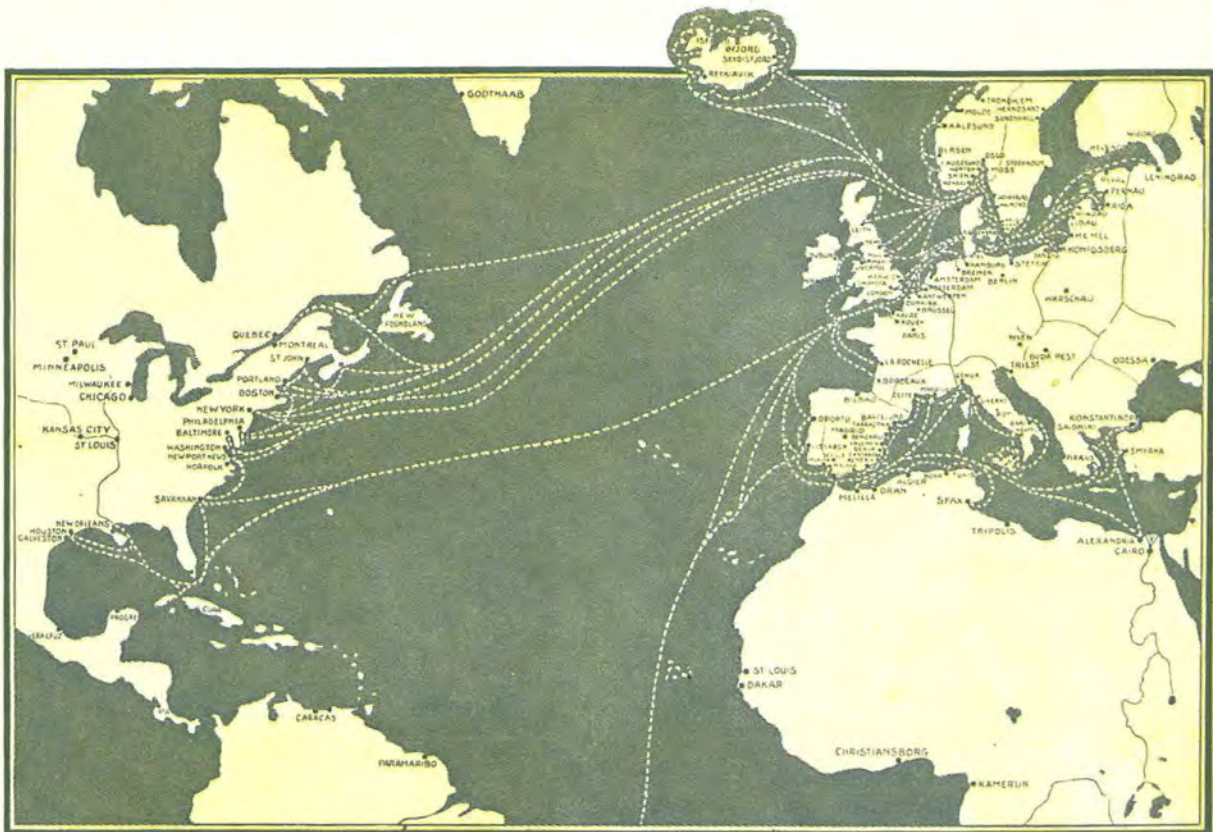


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

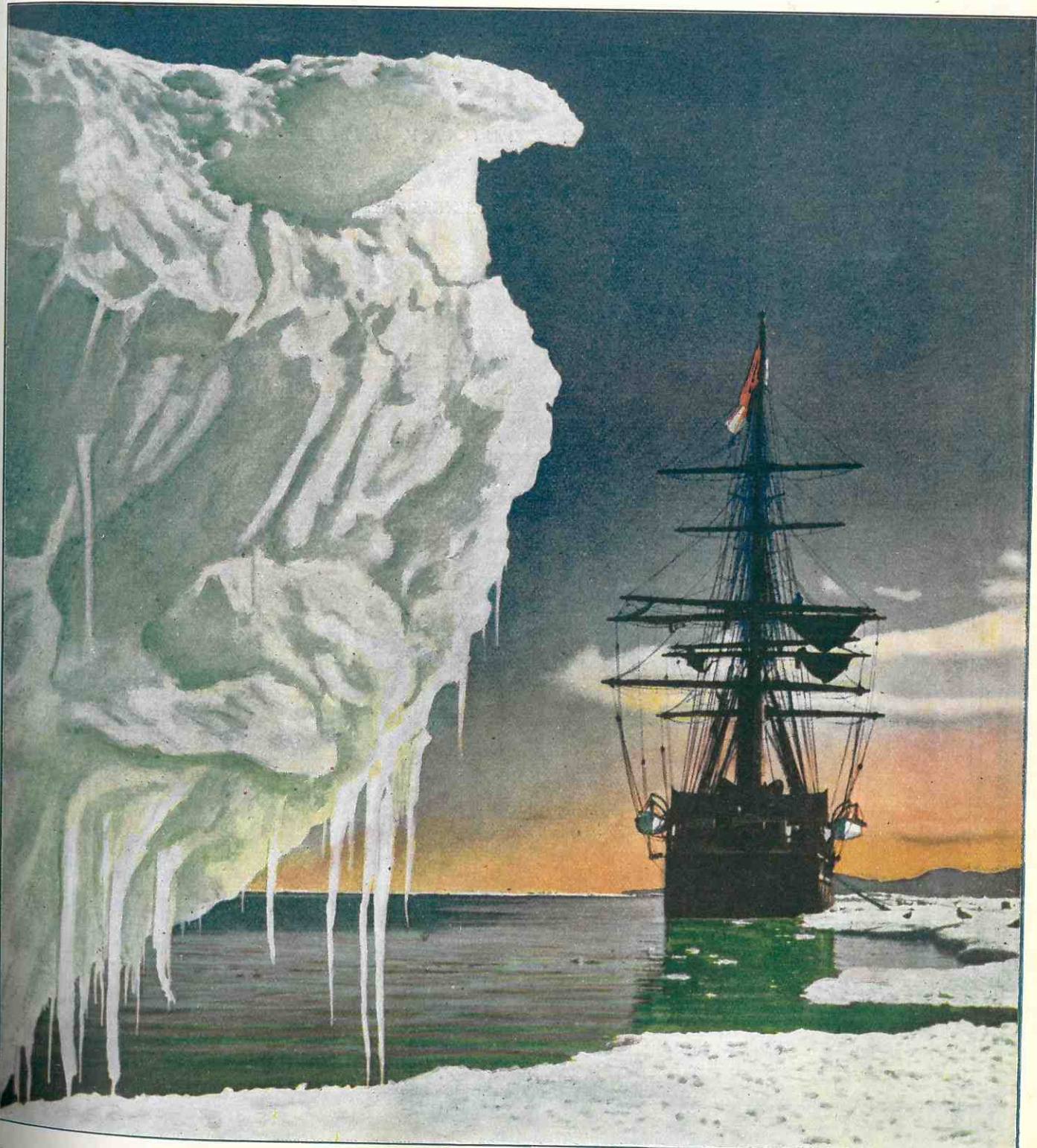
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibereiderforening, Dansk Sjøfartskrediter, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handel- og Oplevingsarmeen, Marinerforening, Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftarbejdere, forskellige i Skibfart, Skibsbygning, Handel og Eksport, Industriinteresserede Partier og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

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

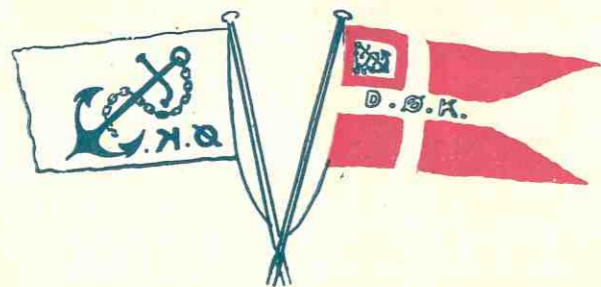
ILLUSTRATED JOURNAL AND MAGAZINE OF SEALIFE, SHIPPING, SHIPBUILDING, TRADE AND EXPORT-INDUSTRY



50 ØRE 36 Sider.
No. 4 1929

BYRDS EKSPEDITIONSSKIB I SYDISHAVET

36 Sider. 50 ØRE



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

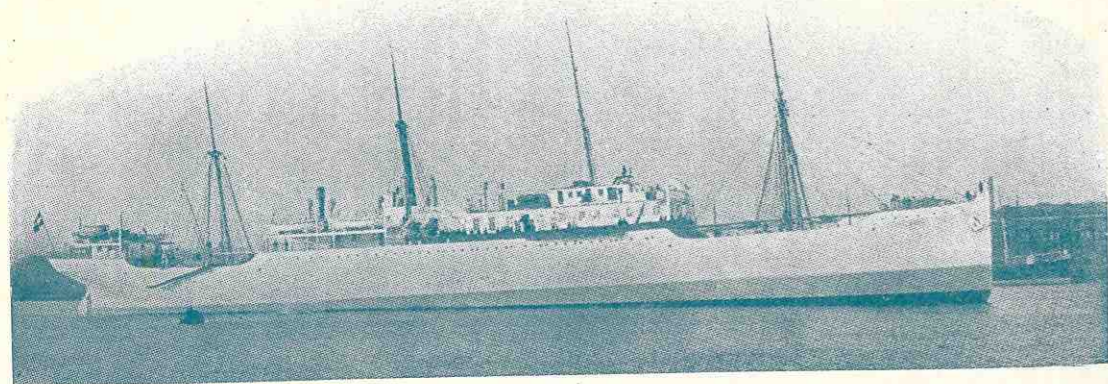
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostock, Seattle, San Francisco, Valpariso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Danish Shipping Company Ltd. A/s

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

Set. Annø Plads 28

Telf. 1535-5836 - Statstelf. 527

København K.

Telegram-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse: HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
,, 50529 (udenfor Kontortid)
,, 50589 (Havaritief. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN KØBENHAVN K.

Korresponderende Reder for D/S Dannebrog.

Amaliegade 35.

Bunkerkul-Afdeling.

KØBENHAVNS BUNKERKUL-DEPOT

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot.

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Hurtig Ekspedition.

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.

Bikingens Annoncører er

ledende Firmaer

i Branchen!



Ømtal

Bikingen

ved Deres Indkøb!

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Døn 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.

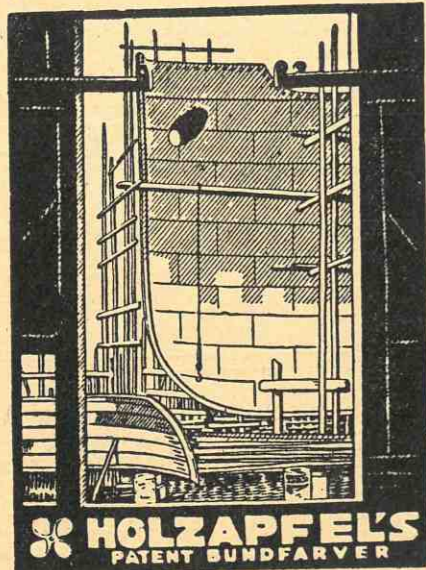
Kun hvis Navnet HEMPEL findes paa Emballagen, har De Garanti for, at den er søgte

J. C. HEMPEL'S
SKIBSFARVE-FABRIK

Eneste danske Special-fabrik for Patent-Farver

København K





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

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

I vort næste Nr. af »Vikingen« bringer vi bl. a. læseværdigt Stof en interessant Artikel om Formålet med Byrds Sydpolsekspedition med talrige Illustrationer.

Kort forinden »Vikingen« gaar i Trykken erfarer vi, at Seniorchefen for Firmaet Holm & Wonsild, Skibsrheder Chr. Sass, er afgaaet ved Døden.

Med den Afdøde forsvinder et af de største og meget afholdte Navne indenfor dansk Skibsfart.

Knud Andersens fortræffelige Bog »Havet« er nu udkommet paa Engelsk paa »The Century Company«, New York og London.



Havnearbejdere venter paa et Job i Havnen under Isperioden.

INDHOLD

Willem Barents af Ad. P. (Illustr.)
Skovshoveds Havn under Is-Belejring. (Illustr.)
Stemninger fra Havel. »Manden fra Dybet«. Digt af Aage I. Chr. Pedersen. (Illustr.)
Under kinesisk Flag, af Kapt. Carl Larsen. (Illustr.)
Issprængning med Dynamit, af Ed. Hensé. (Illustr.)
Kunststykker med Tovender. (Ill.)

Dødskampen i en Windjammer, af Ed. Hensé. (Illustr.)
Dramaet paa Kinakysten, af Kapt. C. Larsen. (Illustr.)
Fremmede Gæster kæmper mod Isen i vore Farvande. (Illustr.)
Ejendommelige Baadtyper. (Ill.)
En Moders rørende Breve til Sønnen ude i det Fremmede. (Ill.)
Spøgelseskibet af G. L.

Den maritime Punschebolle, af Edouar Hensé. (Med Tegning af G. Lütken.)
Skipperens sidste Væddemaal, af Lødsen, med Tegninger af Georg Lütken.
Paa Hvalfangst ved Sydafrikas Kyst, af Ed. Hensé. (Illustr.)
Fiskekørring paa Christianshavn. (Illustr.)

Alle Henvendelser til »Vikingen« bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32. Telefon Byen 8040. Udgiver: Otto Enghof. Redaktør: G. Lütken. Redaktionsekretær: Ad. Pederstrup.

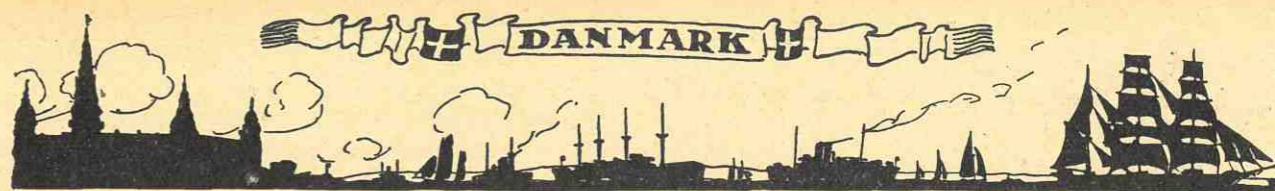
DE PRIVATE ASSURANDEURER

Tlf. Central 6 og 4106
Tlgr.-Adr. »PRIVATE«

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

Stiftet 1786

Slotsholmsgade 5.
København K.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED / PRIS: HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG HVARTAL 1,50 KR. / PORTOFRIT OVERALT / RED. OG EKSPED.: NY ØSTERGADE 32, / TELEF. 9822

WILLEM BARENTS

Spitzbergen, Bjørneøen, Novaja Semlja og Barents Havet er Navne vi bl. a. husker fra ifjor, hvor Nobile og hans Færd henledte Alverdens Opmærksomhed paa disse nordligste Distrikter. — Gennem vort moderne Efterretningsvæsen fik vi udførlige Oplysninger om det dramatiske Sørgespil, der udspillede, og som man nu skriver store Værker om.

Men om de første Pioners frygtelige Trængsler paa disse Kanter er Oplysningerne rigtignok meget sparsomme og mangelfulde.

Hvor meget — eller rettere, hvor lidt kender vi saaledes til selve den første Mand, Hollænderen Willem Barents, selve Opdageren af Spitzbergen, Bjørneøen, Novoja Semlja, og som efterlod sit Navn knyttet til den Del af Nordishavet, som ligger imellem Norge, Spitzbergen, Franz Josephs Land og Novaja Semlja?

Saa vidt vor Plads tillader det, skal vi da prente lidt op af hans spændende Eventyr — af ham og hans Mænds Lidelseshistorie, og det, de maatte igennem deroppe i Aaret 1596, da de paa den sidste Færd, som de første Mænd, der maatte overvintre i Isørkenen — har givet Efterverdenen.

Willem Barents var en hollandsk Skipper, der af nogle Købmænd i Rotterdam blev sendt ud

med rige Ladninger af Handelsvarer for at rejse til Kina nord om Rusland.

Han foretog ialt 3 Rejser, der er beskrevne af hans Kammerat og Rejsefælle Gerat de Veer. Paa de første 2 Rejser lykkedes det ikke Barents

at trænge igennem Pakisen, og han vendte da tilbage til Holland om Efteraaret. Paa den 3. Rejse ledte han Anker tidligt paa Sommeren 1596; men denne Gang omfattede hans Togt kun to smaa Skibe, fordi de hollandske Købmænd havde tabt noget af deres Tillid til hans Foretagende, og derfor var bange for at give ham altfor meget Gods med paa Rejsen.

Som de Veer skriver: »Hyrede Skipper Barents kun ugifte Mænd, for at disse ikke skulde lade sig forlede til at vende tilbage af Hensyn til Hustru og Børn.«

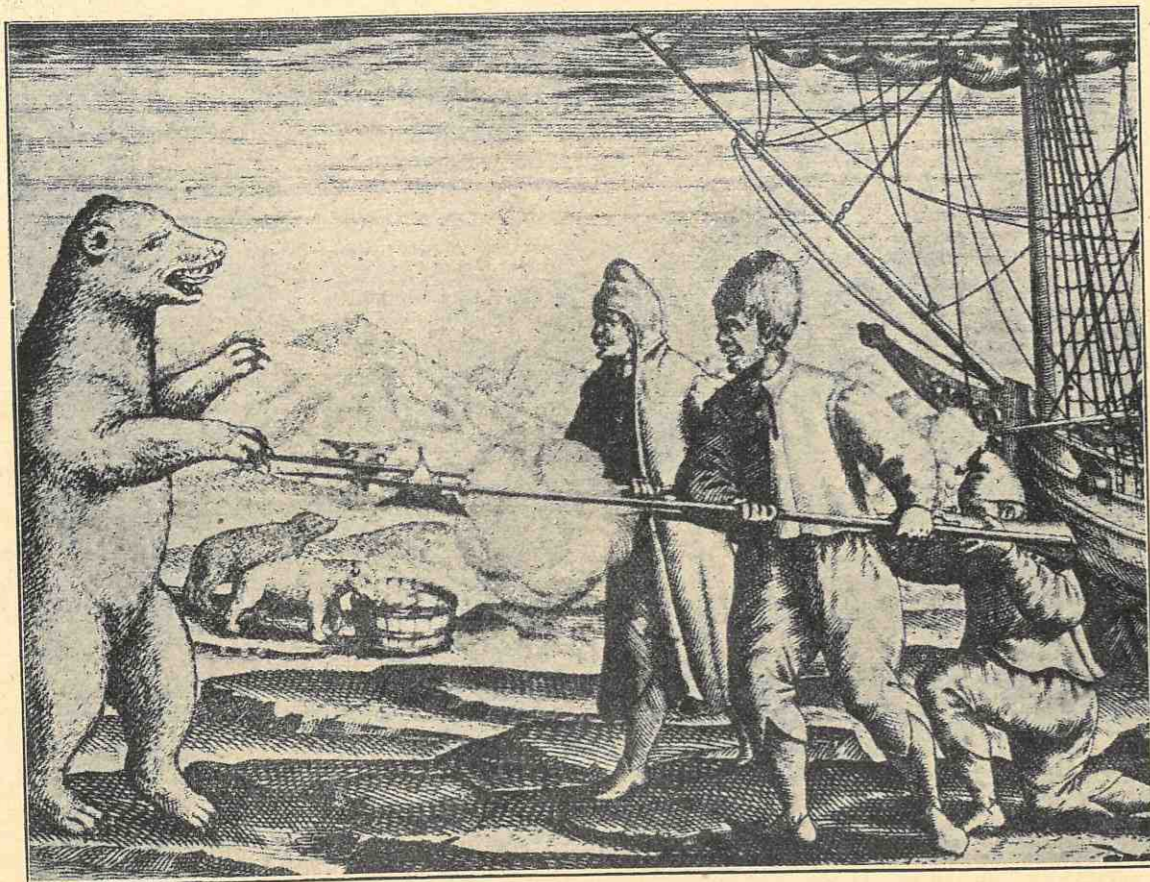
Søfolkene forstod, at hele Turen var et Vovespil, der meget let kunde faa det Udfald, at de overhovedet aldrig vendte tilbage. — Barents lettede som sagt Anker i Maj 1596, og han naaede Novaja Semlja to Maaneder senere.

Hvad derefter skete er gengivet i en Skildring af Barents Rejse, der blev trykt 1598 af Levinus Hulsius i Frankfurt am Main og genoptrykt i fire forskellige Udgaver.

Levinus Medborger og gode Ven Theodore de



Dette Billede af Willem Barents er gengivet efter en meget gammel tildels markuleret Tegning, som findes i Haag.



Bjørnen rejste sig paa Bagbenene, men vi gav den en varm Omgang. (Illustration fra de Bry's Udgave 1610).

Bry lod nye Træsnit skære og udgav disse sammen med en ny Beretning om Barents Rejse 1610, og det er fra dette gamle Værk vi har laant de originale Illustrationer til denne Artikel, ligesom selve vor Skildring er bygget paa disse gamle første Haands Meddelelser.

Barents Skibe blev indesluttede af Drivisen den Sommer, og da Efteraaret kom, var det umuligt for Barents og hans Mænd at faa Skibene varpet ud i rum Sø igen. De var klar over, at de vilde blive nødt til at tilbringe Vinteren deroppe i Ishavet, og gik derfor i Gang med Forberedelserne til Overvintringen.

Heldigvis for dem fandt de store Mængder af Drivtømmer, som var skyllet op paa Kysten af Novaja Semlja, og de byggede derfor et Blokhuse af en Del af dette Tømmer.

Fra den første Dag de gik i Land paa Øen til deres Afrejse næste Sommer, blev de idelig plaget af Isbjørne, som holdt til i stort Antal.

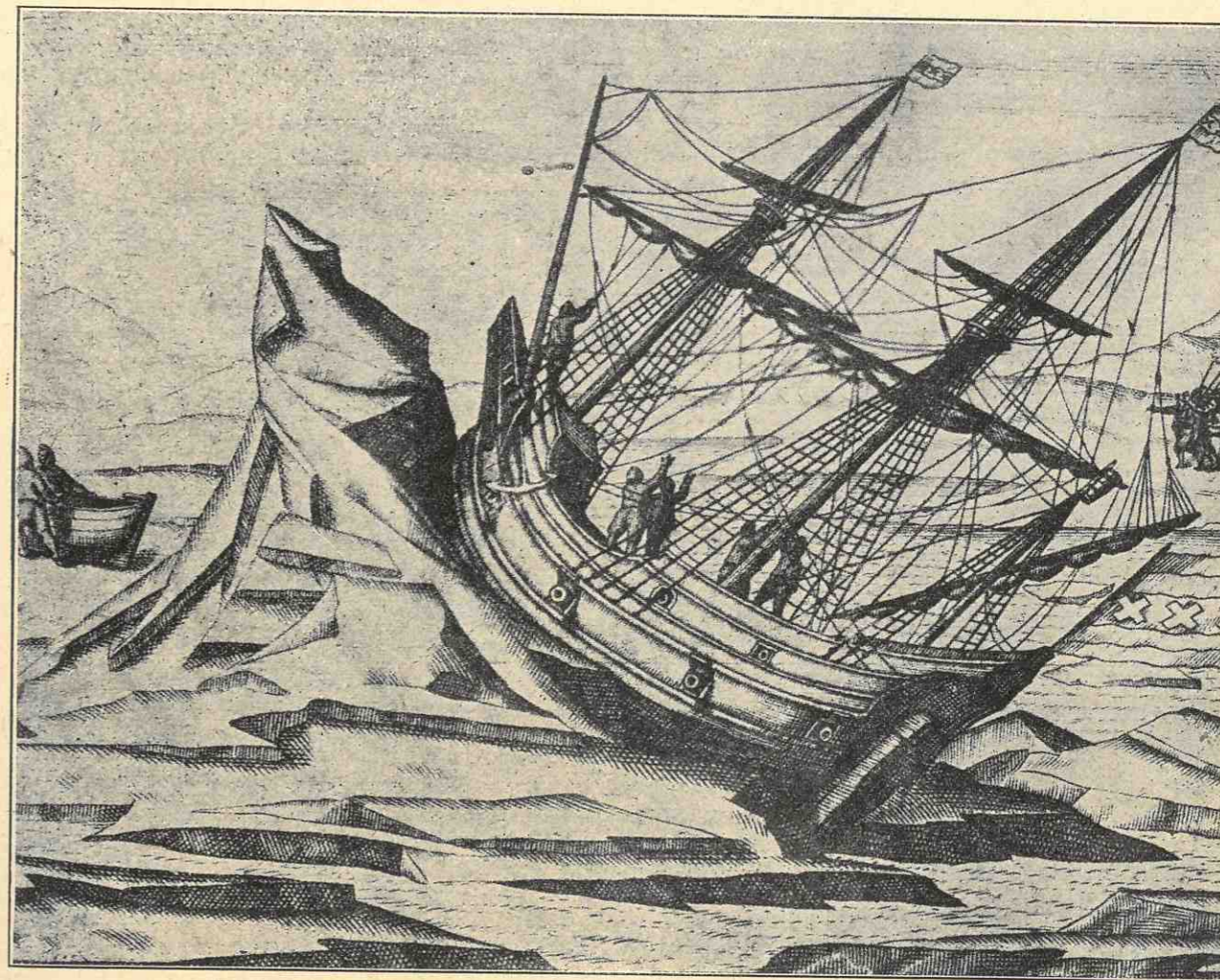
Fra Hulsius Beretning faar vi at vide, at Bjørnene aldrig vilde lade Sømændene i Fred og naar som helst nogle af Mændene havde Arbejde at udføre udendørs, krævedes der en hel lille Besætning af vaabenføre Mænd til at beskytte Arbejderne mod de graadige Bestier.

Førend Blokhuset var bleven færdigt, gik Skibstømreren uheldigvis hen og døde, hvilket var et meget føleligt Tab.

Hulsius fortæller om Folkenes kejtede Anstrængelser for at gøre Blokhuset færdigt. Nogle af Mændene, siger han, troede at det var nødvendigt for en Tømrer at fylde Munden med Søm, medens de arbejdede og Resultatet blev — det er Hulsius' Beretning, ikke vor —, at deres Læber frøs fast til Sømmene i den haarde Kulde.

Til alt Held led de ingen Mangel paa Levnedsmidler. Ekspeditionen var jo forsynet med en Kinarejse for Øje og derfor havde de rigeligt af Beskøjter, Vin og Øl. Og frisk Kød fik de jo paa Stedet, dels fra deres daglige Kampe med Bjørnene, og dels i Form af Rævesteg, for Polarræven, siger de Veer, er langt mere delikat end Bjørnekødet, det er ligesaa sødt og lækert som en Dyreryg. Bjørnefedtet smeltede de og hældte det paa Skibslanternerne, som de hængte op inde i Blokhuset, hvor de gav baade Lys og Varme.

Endskønt Skibene indeholdt en stor Ladning Vin og Øl, kneb det alligevel for de ærlige Søfolk at faa en anstændig Opstrammer en Gang imellem, for Vinen var beregnet til Salg paa Kinakysten og maatte derfor nødig røres, og Øllet var



Isen løftede Skibets Forstavn op mod et Isbjerg, hvorfra det var umuligt, at varpe det ud. (Illustration fra de Bry's Udgave af Barents's Rejse i Ishavet).

bundfrosset i Tønderne. Det var derfor ikke noget helt let Arbejde at faa en af de store Øltønder rullet i Land for at tøj Vædsken op og Folkene havde travlt med at »stryge« Isbjørnene over Snuden med deres Hellebarder, naar de arbejdede med det Forehavende.

Endelig bestemte Barents sig til at give los paa Mosten, og da de havde drukket Oksehovedet læns, fik Badskæreren det tomme Vinfad, som han indrettede til et Badekar »hvori vi bolterede os efter Tur, hvilket gjorde os særdeles rene og var vort Helbred til uvurderlig Gavn,« som der skrives!

Men Folkene holdt nu alligevel mest af Øllet, og naar en Øltønde var tømt, slikkede de Gæren af Stavene for »der udi laa Øllets Styrke«. Til sidst var der ikke mere Øl eller Vin, saa de maatte drikke Vand, hvilket: »var særdeles majsommeligt og lidet tilfredsstillende«.

Hen paa Vinteren holdt Solen helt op at skinne; men til Gengæld stod Maanen paa Himlen baade Dag og Nat. Skibsuret, som de havde bragt

i Land, frøs fast og tit anede de ikke om det var Dag eller Nat.

Snestorme hjemsogte ofte Lejren og Blokhuset blev snart indesneet. Det var ikke en hyggelig Vinter under de Omstændigheder, kan man forstaa.

Alle de Mænd i et snavset Indelukke og intet Afløb for deres Udtømmelser, maa alene have været frygteligt.

En Gang efter en usædvanlig haard og langvarrig Snestorm havde de ikke længere Adgang til det dyrebare Drivtømmer de brugte som Brændsel — Tømmeret var nemlig frosset til under den dybe Sne. — En af Mændene foreslog da, at man skulde hente noget »Trækul« ombord til Madlavning.

De hentede da Trækul og snart brændte der en lystig og varm Ild inde i Blokhuset; men den haarde Kulde ligefrem væltede ned gennem Skorstenen, og man fandt paa at stoppe Skorstenen til, eftersom Trækul jo ikke røg nær saa meget som almindeligt Brænde. Ganske vist af-

giver Trækul ikke meget Røg, men til Gengæld saa meget mere Gas, og i Løbet af nogle Minutter var hele Besætningen mere end halvdøde af Gasforgiftning.

Det var kun Barents Aandsnærværelse, der reddede Mandskabet. Han greb nemlig en Økse og dødssyg, som han var, slæbte han sig hen til Døren og sparkede den op, saa Gassen strømmede ud.

Senere hen blev det saa bitterligt koldt, at den eneste Maade hvorpaa man kunde undgaa at fryse ihjel om Natten, var ved at omgive sig med hede Sten.

Ligeudenfor Blokhuset satte Mændene Fælder, hvori de hver Dag fangede Ræve nok til at være rigeligt forsynet med frisk Kød, og det varede ikke længe, før alle Folkene var klædte i Bukser og Trøjer af Blaaræveskind. Men eftersom Vinteren tog til, blev ogsaa Bjørnene mere sultne og derfor ogsaa mere glubske, og tilsidst angreb de endog Blokhuset og søgte at bryde ind. Flere af Mændene bukkede under i de daglige Kampe med disse hvide Uhyrer.

Henad Foraarstid begyndte der at blive Mangel paa alle Fødemidler, undtagen frisk Kød, og Barents uddelte da Restbeholdningen af Vin, Ost og Beskøjter, saaledes at hver Mand fik sin lige Andel, som han selv dog maatte tage vare paa.

Den ensformige Kost gjorde sig naturligvis ogsaa gældende i Form af Sygdom, navnlig frygtelige Tarmsygdomme og Skørbug.

Hele Vinteren igennem foretog de Veer næsten daglige astronomiske Observationer, som han indførte i sin Journal med langt større Omhu, end den, hvormed han skildrer Ekspeditionens farefulde Tilværelse.

Naar man læser hans Journal, faar man næsten det Indtryk, at de nødstedte, indefrosne Søfolk ikke havde andet at bestille eller bekymre sig om end at fælde Bjørne og kigge Stjerner.

Endelig kom Foraaret og Isen begyndte at bryde. Men begge Skibe sad fast i Isen, det ene i Klemme mellem to Isbjerge, hvorfra det var umuligt at varpe det ud.

Til alt Held havde Barents været saa forsynlig

Skovhoveds Havn under Is-Belejring.

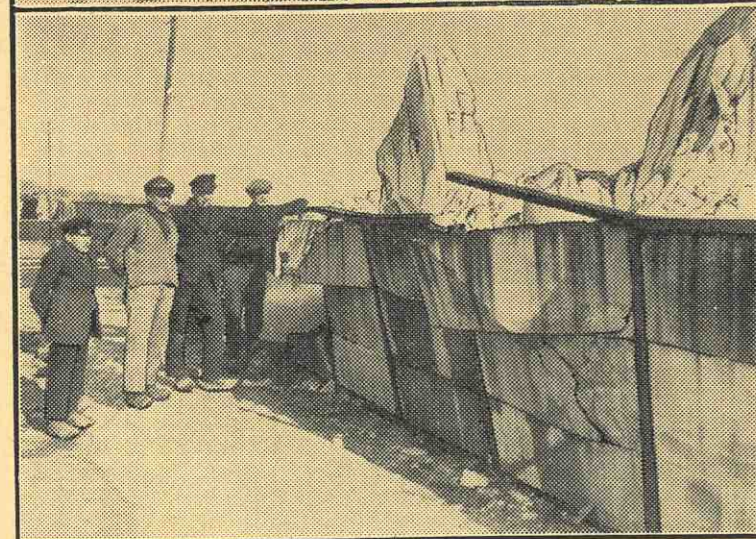
Det var med det allersværeste Skyts, at Isen i Midten af afvigte Maaned begyndte Angrebet paa de fredelskende Skovseres ellers temmelig modstandsdygtige Havnefæstning.

De vældige Isskruninger med Østenvindens Pres satte med voldsom Kraft Bombardementet i Gang. Isflagerne væltede ligefrem ind over Havnebryggen med Kaskader af Projektiler og et Rabalder som Tordenskrald.

Selve Cementbølgebryderen, som man ser paa det nederste Billede, formelig bøjedes som Siv og knustes flere Steder, uden at det dog lykkedes den overlegne Fjende helt at demolere Stillingen.

Meningen var ellers god nok; men paa det afgørende Tidspunkt kneb det med Ammunitionen, da Vind og Strøm pludselig løjede af, saa Projektilerne mistede den fremførende Kraft for at Træfsikkerheden kunde bibeholdes.

Men det var nu alligevel et haardt Fremstød at overvære for Indvaanerne, og med en vis Lettelse betragtede Skovserne bagefter, hvor nær Isen havde været ved en fuldstændig Sejr.



Stemninger fra Havet.

Af Forfatteren af Digtsamlingen
„FRIVAGT“, Maskinmester Aage
J. Chr. Pedersen.

*Jeg er Barn af den brusende Bølge,
og mit Hjem er den vuggende Tramp.
Min Plads er paa Bunden af Skuden
i en Verden af Kulrøg og Damp.
Jeg er Ven med de blafrende Flammer,
og ved Fyrstedets luende Baal
har jeg drømt mine lønligste Drømme
og sat mine stolteste Maal.*

*Medens Ildskærets Rødme har spillet
i min sværtede, svedige Krop,
er min Tanke hernede fra Dybet
over Ristværk og Dæk steget op.
Ved Dag og ved Nat har jeg nynnnet
til Maskinens rytmiske Gang
mit sorte Fyrbøderhjertes
bedste og kæreste Sang.*

*Thi er jeg end Manden fra Dybet,
der fik Plads mellem Bunkers og Skodt, —
jeg ved, hvor der findes et Rige,
hvor jeg æres og agtes som Drot.
Nordpaa over Havet — i Danmark —
har jeg grundet et skønt Monarki —
Anne Lise er Stuernes Dronning,
og Peter er Prinsen deri.*

*Og slaas jeg med Brækstang og Rager
og Bunkernes støvede Kul,
saa det syder og buldrer og brager
fra Ildstedets flammende Hul, —
da ser jeg et Glimt af mit Rige
gennem Taager af Kulrøg og Damp:
— Vær hilset, min Prins og min Pige
fra en lykkelig Fyrbødertamp!*

Manden fra Dybet.



Derude fra gaar Tanker og Længsler til Hjemmet.

at lade de to Skibsbaade hale op paa Land og med disse to aabne Baade bestemte Barents sig nu til at vove at forlade Novaja Semlja.

Han havde kun 12 Mand tilbage af det Mandskab, hvormed han forlod Rotterdam og han selv var yderst medtaget af Sygdom og Modgang, saa svækket og nedbrudt var han, at hans Mænd maatte bære ham fra Blokhuset ned til Baaden, hvor han blev lagt paa et Leje af Bjørneskind i Bunden. Og saa stødte de fra Novaja Semlja og satte Kursen mod Fastlandet; men Barents skulde ikke opnaa Hjemkomsten, kort efter at de havde forladt Øen udaandede han.

Og da Mandskabet ikke vilde begrave deres Førers Lig i Havet, drog de atter tilbage og jordfæstede ham paa Novaja Semljas Kyst.

Resten af Besætningen bjergede sig ind til Laplandskysten, hvor de omsider traf den holland-

ske Skipper *Cornelis*, der bragte dem tilbage til Hjemmet.

Saaledes slutter Hulsius sin Beretning om William Barents, Tragedie i det nordlige Ishav 1596. Og han slaar fast som en Kendsgerning, at intet Menneske kan blot tilnærmelsesvis tænke sig, hvor frygtelige Lidelser Barents og hans Mænd havde maattet gennemgaa under deres Overvintring i Isørkenen.

Men derefter skulde der gaa næsten 300 Aar inden en Nordmand Kaptajn Elling Carlsen i 1871 fandt Barents' mærkværdig velbevarede Overvintringshus med en Mængde Redskaber, endog Bøger o. l., som nu befinder sig i Marinemuseet i Haag, hvor man har anbragt Genstandene i et Modelværrelse, som er en nøjagtig Kopi af det Indre af Barents Blokhus.

Ad. P.

Under kinesisk flag.

Af Kapt. Carl Larsen.



En af vore raske Chinaboys signalerer med Haandflag.

Siden Nationalisterne i Kina har overtaget Styret af dette mægtige Rige, læser man om disses hurtigt besluttede Fremtidsplaner, særlig om de yderliggaaende Medlemmers uoverlagte Forslag, som først og fremmest gælder de Fremmede, nemlig Opsigelse af Traktater og Koncessioner, Ophævelse af Territorialretten — kort sagt: Kina for Kinesere; vi kan selv, Tak for Hjælpen! Den Hjælp, som begyndte

under det store Taiping Oprør i 1854 — altsaa i disse Dage for 75 Aar siden, da Kineserne i deres Nød bad de i Shanghai boende fremmede Konsuler om at være dem behjælpelige med at inddrive Told- og Skibsafgifter. En Inddrivelse, som i Tidernes Løb fuldstændig er blevet overgivet til Stormagterne som Pant for de Laan, som disse har ydet Kina, og som den Dag i Dag indrives af de ca. 1700 Udlændinge, der er ansat i den verdenskendte Institution »The chinese maritime Customs«, og førend Kina kan skaffe anden Sikkerhed for sine Laan, vil det vel næppe lykkes det at ryste disse 1700 Fremmede af sig.

Da ovennævnte Institution — foruden Told-sager — ogsaa varetager Kinas Havne- og Fyr-væsen samt Kortlægningen af dets Kyster, findes der blandt de 1700 Sjæle nogle, som Kina — trods anden Sikkerhed for sine Laan — i lange Tider vil være afhængige af, nemlig de, som udfører dets hydrografiske Opmaaling.

Paa Shanghais Bund ligger Verdens flotteste Toldbygning, og her har det af Europæerne etablerede Søkortarkiv sine Kontorer, og paa Whangpoofloden ligger denne Institutions 2 Opmaalingsskibe »Likin« og »Chuentiao«, som oversat til Dansk henholdsvis betyder »Indland Told« og »Speciel Klausul« — klare til paa kort Varsel at afgaa til et hvilket som helst Sted paa Kinas 3500 miles lange Kyststrækning; men det er dog Yangtze-kiang og dennes mægtige Delta, som lægger Beslag paa dem omtrent Aaret rundt.

Disse Skibe, hvis Opgave engang i Tidernes Morgen var Opiumsmugleriets Bekæmpelse, er endnu armeret med de til den Tjeneste nødvendige Kanoner, hvis Drøn har bragt mangan Bias Bay Pirat paa andre Tanker, og som endnu benyttes til at hjælpe de forsvarsløse Kyster, hvis hans S.O.S. rettidigt opfanges — et Faktum, vel

kendt i Piratkredse hele Kinakysten over. — Hvad Bemanningen angaar, da bestaar denne af ca. 70 Mand, hvoraf 7 er Europæere, nemlig 4 Navigatører og 3 Maskinmestre og Resten Kinesere.

Kineserne kender endnu ikke til Triangulering — det vil sige: deres Land er endnu ikke som vort inddelt i et Trekantsnet, hvis Skæringspunkter er de bekendte Generalstabsmærker, som ses staaende paa høje Punkter rundt omkring i Landet, og som yderligere staar i Forbindelse med vore Nabolande. Saaledes er hele Europa inddraget i et Net, som — takket være Englænderne — fortsættes helt ud til Bagindien.

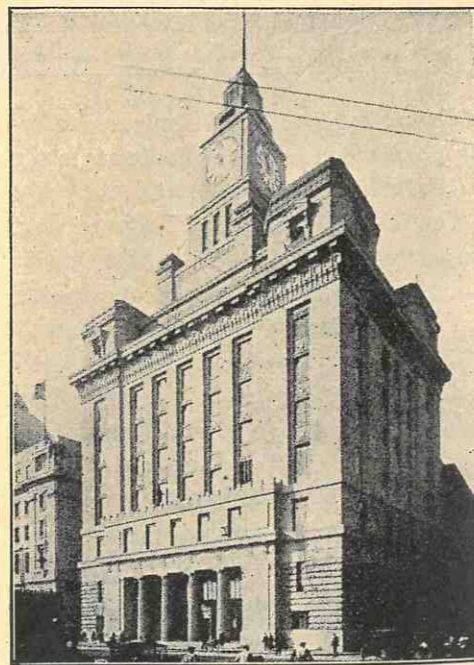
I Kinas Indre kender man kun den omtrentlige Position af de vigtigste Byer og Floder, hvorimod Kystlinien kan antages at være næsten akkurat. Her har Englænderne, ligesom andre Steder paa Jorden, gjort et stort Pionérarbejde.

Hvad Yangtzedeltaet angaar, da har dette sit eget af Europæerne opmaalte Triangulationsnet.

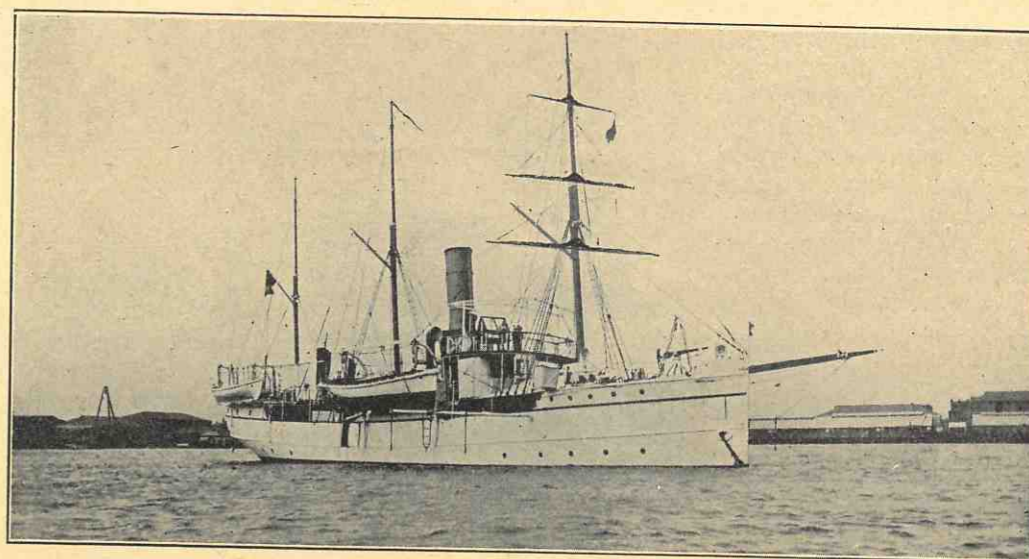
Da Landet der omkring ikke fra Vorherres Haand er velsignet med passende for Triangulering brugbare Punkter saasom Bjerge eller Bakker, men tværtimod er fladt, saa langt Øjet rækker, har det været nødvendigt at oprejse indtil 100 Fod høje Baaker.

Disse Baaker betragtes endnu af mange Kinesere som en ominøs Struktur, saa deres Opførelse koster paa nogle Steder megen Overtalelse og sommetider Tilkaldelse af det lokale Polit.

I Kina er der et Ordsprog, som siger: »En



Den nye Toldbygning i Shanghai.



Det kinesiske Opmaalingsskib »Likin«.

Mand er klog, men en Kvinde ved mere«. Om dette passer, faar staa hen, men at hun har det sidste Ord, naar en Bestemmelse indenfor Familierekredsen skal tages, faar man Syn for, naar for Eksempel en Baake skal opføres ved Yangtze-flodens Bred; da vil Grundejerens ældste kvindelige Medlem — hvis denne Opførelse ikke passer hende, trods Forevisning af en paa kinesisk affattet og af Shanghais Guvernør underskrevet Proklamation, som i Korthed siger, at Officerer fra kinesiske Opmaalingsskibe uhindret, med en passende Kompensation, kan opføre Sømærker paa et hvilket som helst Sted — springe ned i det Hul, man har bestemt for Triangulationsstenen, og medens hun sidder dér, tilbjudes hun af Egnens Ungdom, som er stimlet sammen. — Som Europæer tør man naturligvis ikke lægge Haand paa hende, men afventer Politiets Komme, som

— efter at have forvissat sig om, at man er i Besiddelse af de nødvendige Legitimationspapirer — fjerner hende med Magt under øredøvende Bravoraab fra Ungdommen. Under hele denne Forestilling staar Manden, som ejer eller rettere sagt er Lejer af Grunden, som det omtvistelige Spørgsmaal gælder, ganske rolig og ser til og haaber i sit stille Sind, at det maa lykkes at overtale hans Svigermoder, som det i de fleste Tilfælde er; thi han ved, at har han først Baaken paa sin Grund, da har han vakt Misundelsen hos sin Nabo, thi med den lille aarlige Sum, som tilkendes ham for at have Tilsyn med den, regner han sig selv som statsansat — en Kinesers højeste Maal.

Ved dette Tilsyn forstaar man, at han skal indberette til Søkortarkivet, om noget skulde hænde Baaken, f. Eks. Lynnedslag, eller om Yangtzefflodens Vande bliver for nærgaaende, saa

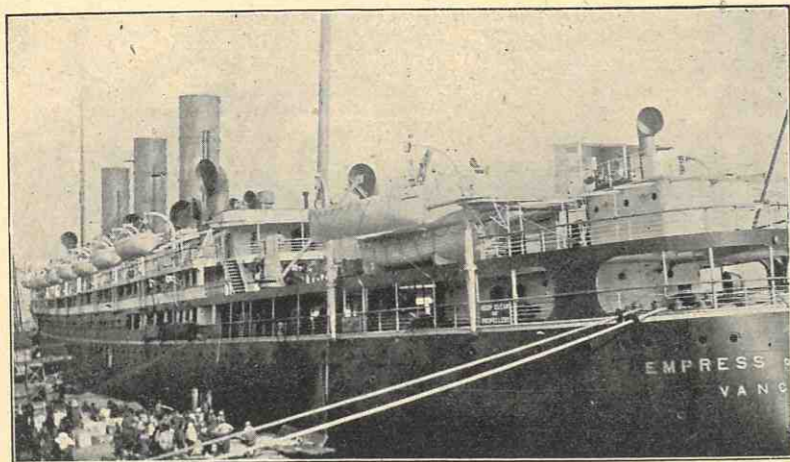


Ved en Baakes Opførelse stimler Egnens Ungdom sammen.

der er Fare for, at den styrter i Floden.

Hænder det, at man under Ophold i Shanghai paa sin sædvanlige Morgenvisit paa Søkortarkivet paa dettes Trappe skulde møde en eksalteret, landligt udseende Kineser med et Stykke Papir i Haanden, da har man straks paa Fornemmelsen, at en af Baakerne er i Fare, og skulde dette Rendezvous hænde paa en Lørdag, da ved man ogsaa, at de private Arrangementer, man for Søndagen har aftalt med Vennen, er i Fare; thi faa Timer efter, at denne Kineser har vist sig, er man paa Vej til hans Domæne, medførende en ny Baake, thi af Erfaring har man lært, at vor Ven forlader ikke sit Hjemsted førend i sidste Øjeblik, og da han maaske er flere Dage undervejs, er Baaken ved vor Ankomst forsvundet og af Tidevandet ført mange miles op eller ned ad Floden. I mange Tilfælde finder man, at det er den samme Baake, som man en Maaned forud skiftede een Sømil længere ind i Landet — et godt Bevis for, hvorledes Tidevandet i denne mægtige Flod bortskærer store Arealer af Land langs Flodbredderne. Til alt Held for de Mennesker, som bor ved disse, har de kun lejet Jorden, thi i Kina er det et gammelt og godkendt Princip, at hver Tomme Land tilhører Kejseren og kun kan erholdes til Leje mod at betale Landsskat. Den Kineser, hvis Jord er bortvasket, har saaledes ikke mistet alt, hvad han ejer, men har dog Vanskeligheder ved at leje et nyt Stykke, og maa mange Gange til stor Sorg for hans Familie forlade den Egn, hvor han er opfødt.

Disse Baaker, som er lavet af svært Tømmer, kan af Skibets Besætning rigges op i Løbet af en halv Dag, men derfor er man ikke færdig. Nu



En af de største C. P. R. Linere, som passerer Deltaet.

skal en af Officererne op paa Toppen af denne for derfra med en Theodolit at maale Vinkler til de andre nærmest liggende Baaker for derigenem at bestemme den nyopførte Baakes Position. Maaske hænder det, at han paa Grund af diset Vejr ikke kan se disse; da kan saadan en Tur strække længe ud, men det er man ikke ked af. De fleste af Officererne i disse Skibe er ivrige Sportsmænd, og er Andesæsonen inde, da varer det ikke mange halve Timer, førend Dampbarkassen er klar, og med et lystigt Selskab sættes Kursen ind imod de grunde Banker, hvor disse Fugle i tusindvis kommer drivende med Tidevandet. Vort Behov er ikke stort, men vi er ikke alene om Rovet. De omkringboende Kinesere har ogsaa travlt; de har et stort Marked af forsyne, og mange af disse Menneskers Livsvilkaar er afhængig af disse Fugle. Jagtbøsser er en ukendt Ting for dem; de bruger endnu Oldtidens Metode; de tager en Avnekurv over Hovedet og vander saa langt ud paa de grunde Banker, at Kurven faar Udseende af en drivende Genstand, og forbi den driver de intetanende Ænder og mister i Forbigaaende et Par Kammerater, idet Kineseren nede fra griber dem i Benene og haler dem under Vandet og op til sig. Paa denne Maade indbringes en god Fangst, men vistnok kun en ringe Fortjeneste.

Som tidligere omtalt forandrer Dybdekurverne i Yangtze Deltaets »Fairways« sig stadig; disse Forandringer opdages hurtigt. De verdenskendte Yangtze Lodser eller Lingkongs, som de hedder paa Kinesisk, ejer Hvalens Sporsans og rapporterer til Søkortarkivet, saa snart en Forandring spores, og et Opmaalingskib beordres ud. I et hvert Søkort er de angivne Dybder reduceret til Lavvande ved Springtid. Den Reduktion, som de under Opmaalingen tage Loddeskud skal rettes for, afhænger saaledes af Tidevandets Tilstand under Lodningen. For at finde denne Reduktion opstiller man, saasnart man er kommen ud til sit Arbejdsfelt, en Vandstandsmaaler ved Flodbredden eller paa en af de mange smaa Øer, som findes i Deltaet. Her holder et Par Kinesere af Skibets Besætning Vagt og aflæser hver 10. Mi-



En af de mange Djunker (kinesisk Lastbaad) krydser vor Bov.



Blandt kinesiske Venner, medens Vejret er usigtbart.

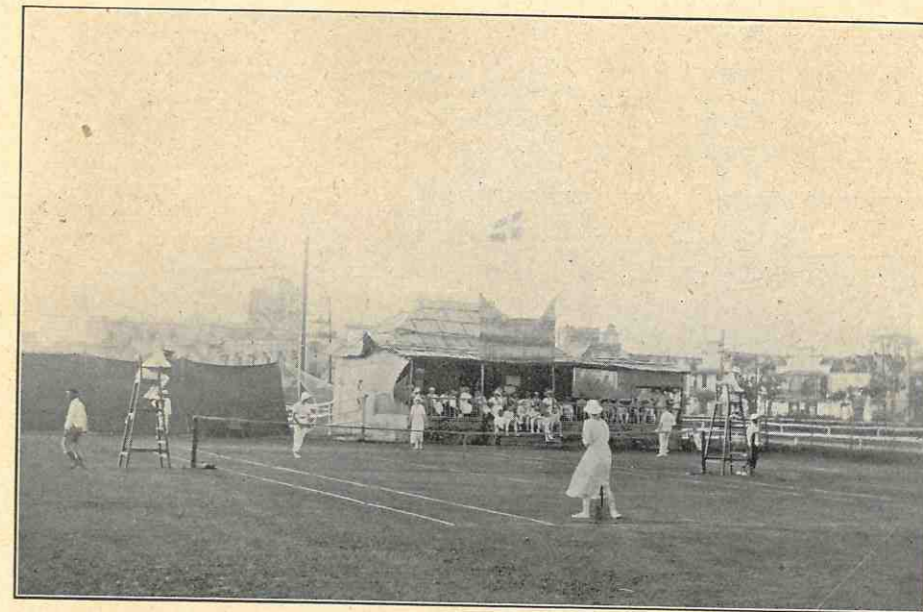
nut Vandstanden, som sammen med Klokkeslettet indføres i en til dette Brug afstregt Bog. Naar denne Aflæsning er sat i Gang, kan Opmaalingen begynde; den foregaar enten fra Skibet eller fra Dampbarkassen, alt afhængigt af Dybderne, man skal over. Det letteste for alle Parter — undtagen Maskinmestrene — er naturligvis at lodde fra Skibet. Paa Kommandobroen er paa et stort Bord Tegnebrættet placeret, hvorpaa Baakernes Position allerede er aflagte. Første-Officer, som betjener Tegnebrættet, afstreger med $\frac{1}{2}$ miles Mellemlinierne, hvori man agter at lodde, og som løber fra Bred til Bred og naturligvis tværs paa Tidevandets Retning. Nu er man klar. Ankeret lettes, og alle Officererne mødre paa Kommandobroen, hvor Anden- og Tredie-Officerer begynder at maale Sekstantvinkler mellem Baakerne og fremsiger dem i et klart Sprog til Første-Officer, som ved Hjælp af den af alle Navigatører saa velkendte Stationpointer nedlægger Skibets Position paa Tegnebrættet. En af Skibets kinesiske Kvartermestre nedskriver Vinklerne i en dertil afstregt Bog, idet han samtidig lytter til, hvad Dybde Lodhivnerne synger ud i Observationsøjeblikket, og skriver ogsaa denne ned udfør de allerede nedskrevne Vinkler og endelig Klokkeslettet,

som maa stemme med Vandstandslæsernes. — Kaptajnen dirigerer Sejladsen, idet han samtidig holder et vaagent Øje med Lodhivnerne; disse er Kinesere og maa kaldes Eksperter paa dette Felt. At holde Skibet paa den afstregte Linie kræver stor Erfaring; der er først Tidevandet, hvor man til Tider — grundet paa den langsomme Fart — maa regne med 4 Stregers Afdrift; dernæst den voldsomme Trafik, hvor Skibe under Alverdens Flag krydser ens Kurs og somme-tider ogsaa ens Bov trods vajende Signaler, der tilkendegiver, at man opmaaler, og mange Gange maa være raske smaa »Signalboys« supplere det allerede vajende Signal med et endnu tydeligere. Maaske hænder det, at man faar en Ø. K. Lines for Boven, men som Landsmand tilgiver man ham og sender i sit stille Sind en Hilsen med ham hjem til sit fjerne Fædreland.

Endelig er der de utallige Junke, som for Ud- og Indgaaende krydser i Deltaets »Fairways«, og hvis Skippere ikke forstaa vore vajende Signaler og maaske i nogle Øjeblikke overlader Ud-kigtstjenesten til de i hans Skibs Bov siddende Øjne, som efter kinesiske Begreber siges at være altseende.

Pludselig høres Lodhivnerens »Twelve feet have got«, som udslynges med Varselrøst; han ved, det er Minimumsdybden for vort Skib og giver os et betimeligt Varsko. Maskinen stoppes, og er det rejsende Vande fortsættes langsomt, og grunder det mere, vender man, og Dampbarkassen benyttes her senere.

Dette Opmaalingsarbejde foregaar under frie Former; saaledes giver Kaptajnen Officererne Tilladelse til at ryge under Arbejdet, og trods et strengt Paaklædningsregulativ beløber denne sig kun til et Par hvide Benklæder og en Bomulds Undertrøje, der trods dobbelte Solsejl synes for meget og giver én Lysten til at kaste det hele.



Den danske Tennisklub i Shanghai.



Opmaaling i Yangtzedeltaet bliver i Længden et ensformigt Arbejde, der tillige sætter éns Øjne paa en haard Prøve, og da Officersbequemlighederne — undtagen for Kaptajnen, som svælger i Register-Tons — maa kaldes meget primitive for et tropisk Klima, fortjener alle ombord efter en Uges uafbrudt Opmaaling et Par Hviledage. Skibet returnerer til Shanghai for dér at proviantere ud paany, og medens søger man at rekreere sig, dels ved at møde Landsmænd og

dels ved Sport, der trods Varmen i hin By udfoldes i større Maalestok.

Da Officererne ombord er af forskellig Nationalitet, er Interesserne vidt forskellige. Englænderen er lykkelig ved sin »Football« og Amerikaneren ved sin »Baseball«, og som Dansker søger man ud til det eneste Samlingssted, som vor Nation trods sine 300 Medlemmer endnu har opnaaet at foranstalte i hin By — nemlig den danske Tennisklub. (Fortsættes.)

Issprængning med Dynamit.



Paa Orlogsværftet blev der fornylig af Søminevæsenet anstillet nogle interessante Forsøg, hvis Hovedopgave det var at faa oplyst, hvorvidt man ved Hjælp af Dynamit eller navnlig ved at betjene sig af det stærkt og længe efter Eksplosionen varmende Sprængstof Termit var i Stand til at sprænge de Ismasser, der lægger sig i Vejen for Trafikken i vore Farvande.

Disse Forsøg blev anstillet paa Stadsgraven ved Orlogsværftet og vore Billeder viser tilvenstre Hullet i Isen, der var ca. 11 Tommer tyk, efter at Sprængningen var foretaget, og tilhøjre Søminevæsenets Mandskab, som præsenterer tre forskellige Slags elek-

triske Sprængminer med hvilken der blev forsøgt. Yderst til højre ses Materielinspektør Hansen, som ledede Forsøgene.

Hvorvidt denne Maade at komme Isen til Livs paa, har nogen praktisk Værdi, er vel nok meget tvivlsomt. Til egentlig Isbrydning egner den sig næppe. Derimod kan den have Betydning, naar et Skib er løbet op paa svære Iskruninger og ikke kan komme ned igen ved egen Hjælp, ligesom man ogsaa kan bruge Minerne til at aabne Fiskerihavne og lignende mindre Havne, hvor man ingen Isbryder har ved Haanden.

Det svenske Kommercekollegie har henstillet til Regeringen at tildele Kaptajnen paa den danske Dampers »Rita«, C. P. Hav, et Sølvbæger med Indskrift, Første-Styrmand paa Damperen, A. Lund, en Medaille i Guld af 5. Størrelse med Indskriften »Sui memores allos fecere merendo« og Matroserne A. Pedersen og S. Prücker samme Medaille i Sølv af 8. Størrelse med samme Indskrift. Medaillerne skal bæres paa Brystet i mørkeblaat Baand med gule Kanter.

Ved de nævnte Belønninger er det Hensigten at vise de Paagældende Sveriges Erkendtlighed for den Hjælp, de har ydet Besætningen paa Skonnerten »Ida« af Halmstad, da den ifjor sprang læk Sydøst for Møen. Redningen af Skonnertens Besætning hav-

de været forenet med Livsfare for Redningsmandskabet, idet den maatte ske i Mørke og Storm paa et oprørt Hav. At lægge til ved Skonnerten var umuligt paa Grund af den voldsomme Sø; men desuagtet lykkedes det Redningsmandskabet ved dygtige Manøvrer at redde de Skibbrudne.

*

Bureauchef ved det meteorologiske Institut i Stockholm, I. V. Sandström, starter i Maj med en Ekspedition til Spitsbergen for at studere Golfstrømmens Indflydelse paa Vejret. Et Ishavs fartøj skal hyres i det nordlige Sverige, og foruden 3 svenske Videnskabsmænd kommer Ekspeditionen til at bestaa af 6 Nordmænd.



Dødskampen i en „Windjammer“.

Den gamle Kaptajn fortæller.

Se, her skal I se nogle Ar, sagde den Gamle, idet han i Hast blottede sin Overkrop, hvor nogle grimme Huller kom til Syne. De Mærker har jeg som Erindring om en af de værste Tørne, jeg har været ude for i min Ungdom, og dem har en Kat givet mig i sin Rædsel for Druknedøden.

Det ligger nu adskillige Aar tilbage i Tiden, at den Tragedie blev udspillet, men de Ar hjælper paa min Hukommelse, hver Gang jeg tænker paa den Katastrofe, jeg var med til ombord i den gamle Windjammer »Pride of the Sea«, hvis Undergang jeg nu vil fortælle.

Jeg manglede nogen Tid i min Sejlads og længtes efter at komme hjem paa Skolebænken, saa jeg regnede med, at »Pride of the Sea« var den sidste Skude, før jeg skulde have min Styrmandseksamen, og jeg talte baade Maaneder, Uger og Dage, indtil jeg skulde lægge op for den Overhaling.

Naa, saa var det en Aften, jeg netop havde lagt mig i mine vaade Klæder og Olie-tøj i min Køje, for jeg var altfor træt til at udrette andet end at sparke mine gennemblødte Søstøvler af, tømme Vandet ud af dem og vride mine Sokker, da der lød et Brag som af en mægtig Minesprængning paa Bornholm, som jeg som Dreng en Gang overværede i en lidt for næsvis Nærhed, saa det ligefrem suste for mine Øren.

Det var en Sø, der ramte Skibet paa Styrbordside og krængede det over, indtil jeg næsten stod paa Hovedet i Køjen: — Hvad er nu det for noget Galskab, mumlede jeg ærgerligt samtidig med, at den gamle Windjammer vedblev at krænge over, og min dejlige Missekat, som jeg havde haft fra Killing af, vendte ligefrem det

grønne ud af Øjnene, og den havde dog ellers prøvet adskilligt i den Retning for at blive helbefaren; men jeg fik slet ikke Tid til at interessere mig synderligt mere for Katten, jeg saa blot, den dukkede Hovedet dybere ned i Køjeklæderne, som om den mente, at det hørte med til Uddannelsen. Jeg blev hurtigt klar over, at Ballasten maatte have forskudt sig, og at det nu kunde gælde Liv eller Død, om Vorherre ellers vilde det saadan.



Folkene klyngede sig sammen paa Poopen.

Men paa den anden Side var det slet ikke saa spændende, at saadan noget indtraf netop paa denne Rejse. Vi skulde jo kun fra Rouen til Dublin, og jeg skulde da hjem og læse. Ganske vist havde det set truende ud, da vi stak til Søs og satte Sejl for Dublin, og nu var vi lige kommen klar af Kysten, og saa havde allerede Stormen stemt alle sine Instrumenter til en rigtig Rabalderkoncert.

Jeg var en af seksten Mand ombord — Skipperen, Første- og Andenstyrmand, Kok og Baadsen; det var hele Besætningen, ja, saa var der jo Missekatten; men det var altsaa os, der nu skulde være med i Koret efter den første Optakt.

Sorte Eskadroner af lavtliggende, truende Skyer fo'r over Himlen. Og Havet havde rejst sig i en ufattelig kort Tid til en tumlende, toppet og skumkantet Hær af Braadsøer, som det forresten plejer i Kanalen ved saadanne Anfald. Søerne kom farende imod Skuden, og i Raseri kastede de sig imod Siderne eller væltede ombord med et Brag.

Jeg tænkte: den bliver nok ondartet, da jeg kravlede op paa Halvdækket, hvor en forfærdelig Scene mødte mit Blik. Bagbordsside var helt under Vand, og Søen vadskede mod Lugerne.

Førstestyrmanden, der var lige saa adræt paa et Dansegulv som paa et Dæk, havde slaaet en Pirouette hen til Mærsejlsfaldene og Skøder og ladet dem gaa for at aflaste Skuden for Vindens Pres. Og Sejlene slog nu saa voldsomt, at der ligefrem fløj Gnister fra Kæderne og Jernringene, med hvilke de var fastgjorde. Der var nok rigtig Gang i den, var jeg straks klar over.

Folkene klyngede sig sammen i Smaapartier rundt paa Poopen og paa Bakken, da man jo maatte være et rent Vidunderbarn for at passere Dækket.

Skuden var krænget saa meget over, at Dækket næsten lignede en Sidevæg.

Nu bagefter er det en af de vanskeligste Gaa-der for mig at gætte, hvorledes jeg var fræk nok at ville slutte mig til Selskabet paa Poopen, for der befandt jeg mig lidt efter helt kongeligt; men det maa naturligvis være, fordi Menneskene instinktmæssigt altid slutter sig sammen i Farens Stund.

Og her var virkelig Fare paa Færde; det følte vi allesammen, om det saa var Kokken, som helt glemte at pille sig i Næsen af bare Forskrækelse. Med et Sidespring fra Dækshuset var det lykkedes mig at faa fat i Rælingen og derfra entre hen agter, hagende mig fast i Lønningen.

Omkring mig sydede Vandet som i en Hekse-

kedel, og jeg vidste, at Tons af det allerede maatte have fundet Vej ned i Lasten, og at vor Skæbne afhang af, om Skuden kapsejdede helt rundt eller sank under os. . . Det var ikke videre hyggeligt at være ude for!

Jeg havde ligefrem bidt mig fast til Lønningen, stadig arbejdende mig agterud, for Stormen hylede og sled i mig, ja, den ligesom truede mig med hvert Øjeblik at slynge mig i Dybet; men jeg kom jo derhen som sagt.

Skipperen, en gammel Knark paa 70, havde faaet Fodfæste paa Siden af Kahytskylighet. — Jeg ved ikke rigtig, hvad han lignede, som han stod der med sit hvide Skæg blæsende for Vinden og bestandig stirrende ud i den Retning, han formodentlig mente, at Kysten skulde ligge. Ellers var han meget jovial at have med at gøre og se paa; men nu var han ligesom lidt forandret til det kedsommelige, og den Tanke slog ned i mig: — Hvem der nu havde en Grog at lange hen til ham, for det var nok noget siden, at han havde faaet sin sædvanlige Dosis hvert tiende Minut.

Han raabte til Første-Styrmand: — Mr. Walker, hvor langt var vi fra Start Point, da Skibet gik over?

— Omtrent 20 Mil øst derfor, og jeg tror, at Vinden haler os tilbage mod Portland! brølede Styrmanden tilbage. Og han tilføjede hastigt: — Vi maa snart se Land.

Saa tyggede Skipperen lidt paa Gummerne i Stedet for at nippe lidt til Livseleksiren, som han ellers nok vilde have gjort, hvis han havde haft den ved Haanden, og saa kom der igen et Brøl:

— Det afhænger af, hvor hurtigt vi driver! Kan vi faa Redningsbaaden klar?

— Saa klar, som det er muligt. Jeg er bange for at tage Surringerne fra; den kommer ud af Klamperne og ruller ud i Søen. Men jeg har en Økse parat til at hugge Surringerne over med.

Styrmanden havde næppe raabt det ud, før en vældig Sø traf Skuden, og med en dump Lyd rullede den længere ned.

— Saa, tænkte vi, nu er den lige ved at sige Godnat, og vi hagede os fast af alle Livsens Kræfter.

Men »Pride of the Sea« overgav sig endnu ikke, den strittede krampagtigt imod.

— Endnu en Omgang af den Slags kan hun ikke staa for, brummede Skipperen. — Mr. Walter! brølede han, tag et Par Mand med Dem og kap Masterne. Vær omhyggelig med at kappe Bardunerne i den rigtige Orden. Røjl og Brambardunerne først og saa Stængebardunerne. Men lad Undermastens Barduner blive staaende!

— Han er ligegodt en rask gammel Dreng, kunde »Baadsen« ikke dy sig for at fortælle sig selv saa højt, at vi alle i Klyngen kunde høre det.

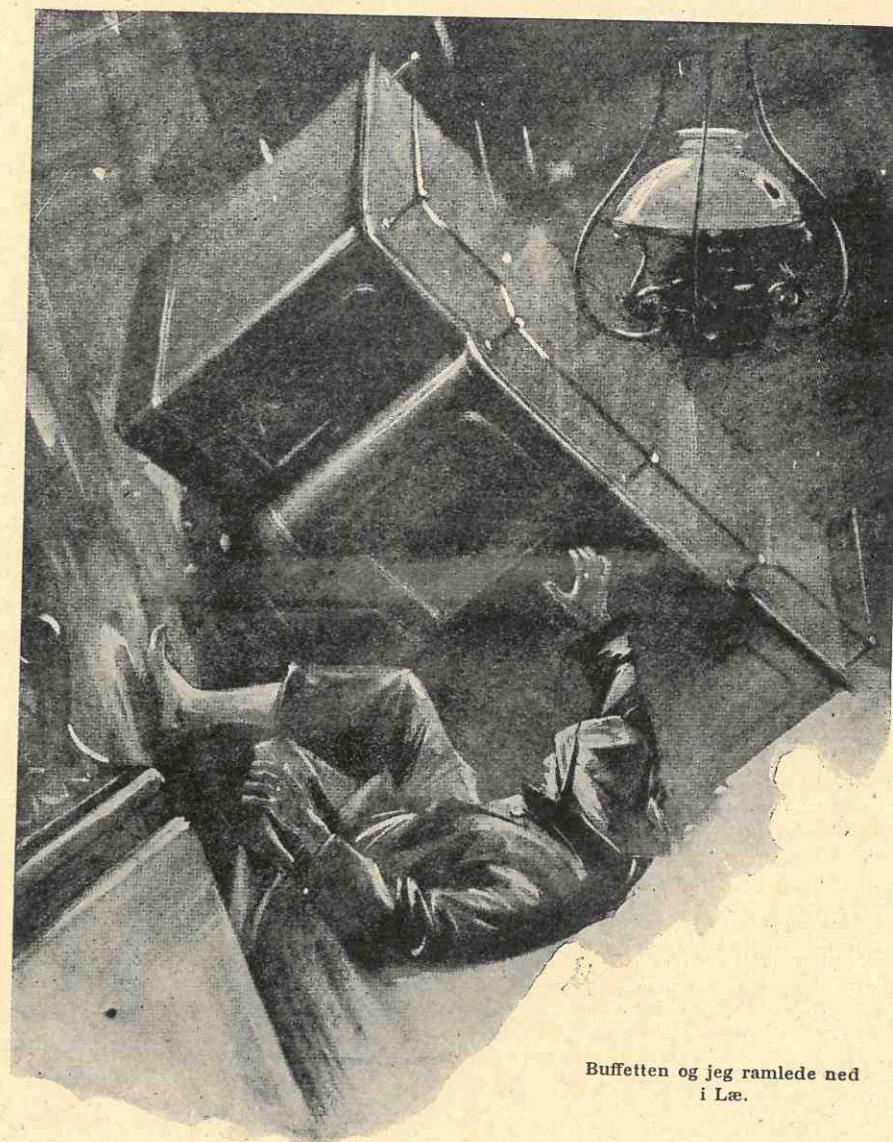
Og Styrmanden kappede med et Hug Røjlbardunen. Og Røjlstang og Raa brasede ned i Bølgerne. Saa gik Bramstang og Raa samme Vej og tog i Faldet Toppen af Mesanmasten med.

— Se, hvor nydelig det gaar! raabte »Baadsen« igen for sig selv og spyttede en ordentlig Snus-Skraa lige ned i Ansigtet paa mig. Og da jeg fik travlt med at frigøre mig for den Parfume, maatte jeg kigge op, og derved fik jeg Øje paa Williams, en af Letmatroserne, der var gaaet tilvejs i Mesanmasten for at kigge efter Land.

Det var netop i samme Øjeblik, som Styrmanden var i Færd med at kappe den sidste af Bardunerne. Mersebrassen laa hen over Vandet lige over Williams Hoved, og jeg skimtede, at hvis Masten og Ræerne gik overbord, vilde Wiren uvægerlig glide ned med en frygtelig Kraft.

— Pas op for den Bras, Williams! raabte jeg, som om jeg var tosset, men han var som sædvanlig alt for langsom i Vendingen, og istedetfor at komme ned var hans Tanker kun henvendt paa mit Brøl uden hurtigt nok at kunne forstaa, at det ikke var en Vittighed. — Spring væk! brølte jeg, da jeg hørte Mersestangen splintre, men det var han alt for længe om at faa ind i sit godmodige Hoved. Med et Brag kom Mast og Rær ned, noget gik i Havet og noget indenbords. Wiren røg ned af Riggeren og tog Williams Hænder med. Han slog nogle afskydelige Saltomortaler ned paa Dækket og gled derfra lige ud i Havet med en Blodstrøm efter sig.

Det var et nederdrægtigt Skuespil at være Vidne til. Han var umulig at redde, og som hans Ansigt saa ud, glemmer jeg aldrig. Vi blev saa underlige tilmode, men det var Indledningen, for



Buffetten og jeg ramlede ned i Læ.

Søens Kæber var graadige og der blev slugt flere end stakkels William.

Førstestyrmand havde jo ogsaa set det, og derved forglemte han helt de to Mand, som han havde sendt forud for at kappe Fokkemasten, og da han nu vilde hjælpe dem, var det forsent, for de havde netop gjort det, som Skipperen havde bedt dem holde Fingrene fra, de havde begyndt at kappe Undermastens Barduner, og paa det Tidspunkt var gjort Gerning ikke til at ændre.

Men det kan nok være, at Førstestyrmand havde Fart paa for at komme ud til dem og saa skældte han, ligesom for at opmuntre sig selv til at komme tidsnok til at forhindre dem i at lade hele Jernundermasten ryge, saa vilde Dækket være revet bort ligesom Proppen af en Sodavandsflaske, naar man tager Staaltraaden af, og saa havde det været Nat for os allesammen.

Men da der nu var lindet paa den, saa støttede jo Stumpen ikke længere, den bøjede sig og aab-

nede Dækket. Tak, tænkte, jeg, nu er det vist kun et Tidspunkt af Sekunder før vi vender Bunden i Vejret. Det lettede jo nok noget, at vi havde kappet Masterne; men vi tog rigtignok nogle fæle Overhalinger og saa Vraggodset fra Masterne, som ved hver Bevægelse af Skuden blev slynget mod Dækket og Lugerne, det var ikke til at spøge med.

Vi stirrede ængsteligt efter et Skib, men opdagede intet, og Vinden gik os gennem Marv og Ben, saa vi rystede af Kulde. Vore Klæder var stivfrosne. Smerten i vore Hænder og Fødder var grufuld.

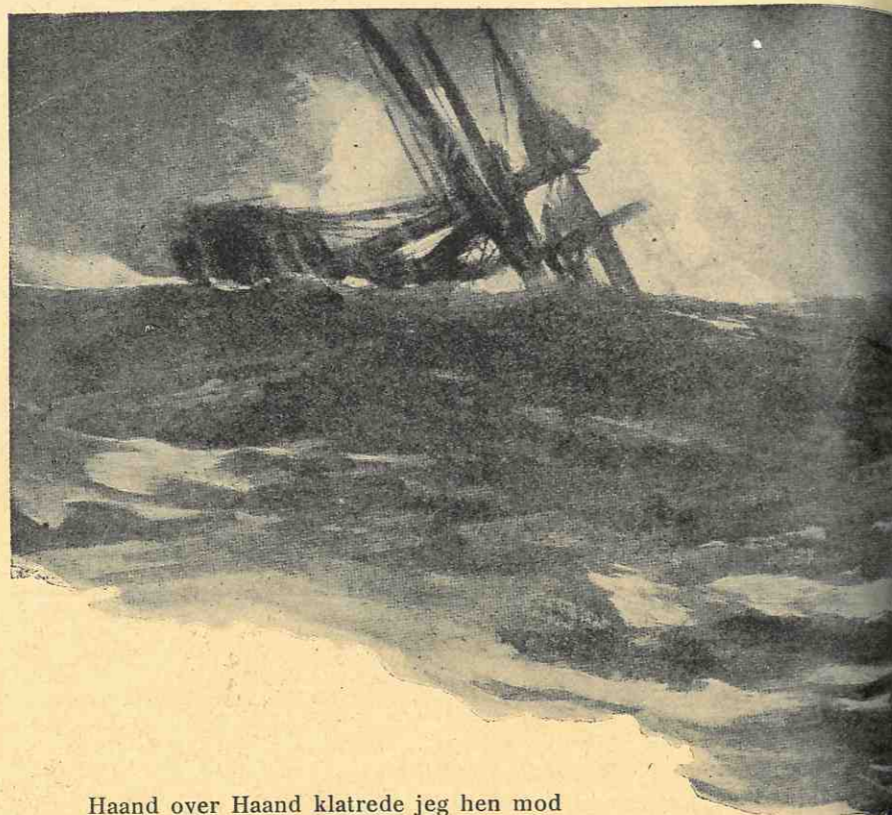
Pludselig opdagede en af Folkene en Damper, der kom mod os vestfra, og vore Hjerter ligesom hoppede af Glæde.

Vi raabte og skreg af fuld Hals, for at henlede Opmærksomheden paa vor ynkelige Stilling; men den Officer, der var paa Broen, søgte aabenbart Ly bag Skjulsejlet og bemærkede os ikke, skønt han kun passerede os i knapt en kvart Mils Afstand. Alt, hvad vi havde ud af vore Anstrængelser var, at blive Vidne til, at Skummet fløj saa højt i Vejret fra Damperens Propeller, hver Gang en Bølge satte Agterenden i Vejret, at det næsten kunde stænke os. Det var som om, han ovenikøbet vilde chikanere os, den Laban!

Vort Haab stod nu til den gryende Dag — om den bare vilde komme snart. I 12 samfulde Timer havde vi nu klamret os til Livet, og vor eneste Chance var jo, om blot et forbisejlede Skib vilde faa Øje paa os. Og i den Forbindelse fik jeg en superb Idé: — Jeg tænkte paa, om vi ikke ved at fastgøre en Del Signalfag i Rigningen bedre kunne henlede Opmærksomheden paa os, og idet jeg besluttede at realisere denne Tanke, klatrede jeg langs Lønningen hen til Styrmanden:

— Mr. Walter, raabte jeg, kan vi ikke naje nogle Flag fast i Riggeren, saa kan man jo bedre se os?

— Det er da et Forsøg værd; det samme har jeg forresten selv spekuleret over, gav Styrmanden mig som Svar tilbage; men de ligger jo alle sammen i en Sæk i Agterkahytten, og det er jo saa godt som umuligt at faa fat i dem med den Slagside vi ligger med.



Haand over Haand klatrede jeg hen mod Redningsbaaden.

— Lad mig om det, raabte jeg!

— All right, svarede han, jeg maa blive her, hvis der skulde ske noget.

Uden at betænke mig videre, lod jeg mig glide ned ad Dækket til Bestiklukafets Dør, og derfra kurede jeg ned ad Kahytstrappens Gelænder.

Agterkahytten var meget besværlig at naa, fordi den laa bag Salonen lige i Agterenden af Skuden, adskilt fra Salonen ved et Træskodt. Paa Midten af Skoddet stod Buffetten med et Spejl over og ved Siden af den gik Døren ind til Agterkahytten. Og uheldigvis var Døren i den luv Side af Skuden.

Det gik mærkværdig gesvindt at komme gennem Salonen, men for at komme gennem Døren til Agterkahytten, maatte jeg entre op ad, og det var rigtignok besværligt.

Der var et lille Messinggelænder oppe paa Buffetten, i dette greb jeg fat og hævede mig op i Armen, for at naa Døren med Benene.

Men da kom der et saa voldsomt Ryk i Skuden, at jeg af alle Kræfter maatte klynge mig til Buffetten for ikke at slaa en baglæns Kolbøtte.

Dog, den gik ikke! Min Vægt var for meget for Skrueerne, som holdt Buffetten. Tak, Skæbne!



vi ramlede begge ned i den læ Side af Salonen, hvor jeg kom til at ligge smæk bedøvet og med den gevaldige Overdyne ovenover mig. Naa, saa sundede jeg mig lidt ovenpaa den Singadus og saa fløj der pludselig en frygtelig Tanke gennem min Hjerne: — »Sæt nu, at Skibet vendte Bunden i Vejret, medens jeg laa hernede, saa var jeg der først rigtig; og den kolde Sved tog Pippet fra mig; men det var heller ikke mange Sekunder.

Buffetten var faldet ned paa den ene Ende, og jeg saa med Glæde, at jeg ved at klatre op paa den anden Ende, kunde faa Tag i Kanten af Døren.

Jeg var ikke længe om det Stykke Arbejde, og snart var jeg ved Maalet for mine Anstrængelser....

»Pride of the Sea« var en gammel Skude, den havde i sin Ungdom tradet paa Østen, hvor der jo i de Tider var mange Sørvøvere, for der var endnu tilbage et helt Arsenal af gamle Rifler, der stod i Række langs hele Skoddet i Agterkahytten. Disse dannede jo ligesom en Stige, saa jeg kunde klatre op til Skabet, hvor Flagene laa, og den benyttede jeg mig af.

Jeg fik fat i Sækken og paabegyndte nu Tilbageretningen, som heldigvis gik adskilligt hurtigere end Fremrykningen, jeg naaede Dækket med Sækken, taknemmelig for at have klaret det Job saa pas, ganske net, mente jeg.

Paanajningen af Flagene i Riggeren var jo heller ikke nogen let Sag, da Masterne laa i en Vinkel af næsten 30 Grader med Havets Overflade; men efter nogen Tids Anstrængelser, hvorunder jeg med Arme og Ben maatte hage mig fast for ikke at blive blæst bort som en Røgsky, lykkedes det mig at faa nogle af Flagene gjort fast i Mesantoppen.

Mens jeg var oppe tilvejs, var min Nysgerrighed heldigvis saa skærpet, at jeg fik Øje paa en anden Damper, som kom ned imod os. Naa, jeg prajede naturligvis Nyheden ned til »den Gamle«, som stadig stod paa Dækket, stadig med Skægget strittende for Vinden. — Naa, sagde han, nu maa den da se os! Og det gjorde den ogsaa og styrede lige paa os.

Vi blev ellevilde af Glæde og raabte og skreg af fuld Hals.

— Det ser ud til, at den har stoppet, raabte Andenstyrmand, og vi iagttog den med spændte Blikke. Det saa ogsaa ud til, at den ikke kom nærmere, men laa med Maskinen stoppet omtrent en kvart Mils Vej borte.

Den haarde Storm strøg Skummet af Braadsørerne, som kom farende mod os og piskede Braadet ind i vore Ansigter og blændede vore Øjne, saa vi knapt kunde se rigtigt klart.

Vi fandt aldrig ud af Skibets Navn og maaske var det for haardt at dømme Skipperen i Betragtning af det Hav, der gik. Men til vor dybe Skuffelse saa vi desværre, at den forandrede Kurs, uden saa meget som at give os et Signal for at opmuntre os. Og saa dampede den minsandten bort og forsvandt i Tykningen.

Natten skred langsomt frem og med den sænkede vort Haab mere og mere. Hver Sø, der skyllede over os, isnede vore Kroppe, saa vi var nærmest ved at fryse ihjel.

I 24 Timer havde vi nu hverken faaet Vaadt eller Tørt, og det gav os jo heller ikke mere Modstandskraft.

Vi saa mange Lanterner i fjern Afstand; men ingen saa uheldigvis os.

Kulden blev mere og mere bidende, den ligesom tog Tilløb til at overmande os, og Kampen for at holde os fast med vore valne Hænder blev næsten en Sag om Liv og Død for hver af os. Pludselig slap uden en Lyd en Mand sit Tag i Rælingen og forsvandt i Dybet.

— Tak, Skæbne, bare der ikke gaar flere samme Vej, tænkte jeg. Og ganske rigtigt, mit Ønske blev ikke opfyldt, én efter én drattede de ned med korte Mellemrum, og uden vi kunde gøre noget for dem.

Endelig gryede Dagen, men det triste, graa Skær skulde nu heller ikke opmuntre os, der endnu holdt Stillingen. Stormen vedblev at rase med uforandret Styrke, og ud af de 16 Mand, som gik med fra Rouen, var der nu kun 5 tilbage, som klamrede sig til Vraget.

Skipperen og Andenstyremand var borte, foruden mig var der kun Førstestyremand og 3 Matroser, og vi hang alle sammen i Mesanriggen og spekulerede over, hvor længe hver især kunde holde den gaaende, for den var ikke saa lidt nervepirrende.

— Jeg er nu alligevel sikker paa, vi bliver reddet i Dag, trøstede Førstestyremanden os. Disse Ord faldt i god Jord, for det ligesom hjalp lidt paa Humøret.

Omtrent ved 8-Tiden observerede vi en Damp, der kom lige ned imod os, det var vistnok en Russer; den rullede ligesom en Prop i Vand-skorpen, og kom saa nær, som den turde. Skipperen præjede os gennem Raaberen:

— Jeg er bange for, at jeg ikke kan redde Jer, Baaden vil blive smadret mod Skibssiden før den naar Vandet; men jeg gaar til Portland og rapporterer Jer, saa kommer Redningsbaaden nok ud efter Jer. Og saa dampede han minsandten af igen.

Atter en Skuffelse! Nu stirrede vi blot efter den Retning, hvorfra Redningsbaaden skulde komme.

Igen saa vi en Røgsky nærme sig, den blev hurtig større og større, og det viste sig snart, at det var en Orlogsmænd, der kom mod os.

Endelig kommer der da en af de rigtige, tænkte jeg.

Det var den engelske Krydser »Scylla«, hvis Chef ikke betænkte sig længe paa at paabegynde Redningsarbejdet.

Først forsøgte de at faa en Line ombord, som de fastgjorde til en lille Tønde, der drev ned imod os og kom fast i noget af Vraggodset langs vor Side. Men Chefen havde ikke regnet med, at nogen af os havde Kræfter nok til at faa fat i Li-

nen; og da han saa, at den nok ikke gik, satte han til vor store Glæde en Baad i Vandet.

Bemandet med nogle kække Gutter, som var forsynede med Redningsbælter, nærmede de sig os; men hvad enten det nu var Uheld eller andet Galskab der stadig drillede, nok er det, at Baadens Agterende fangede noget Vragods og et Øjeblik efter kængrede Baaden og Besætningen plaskede i Vandet.

Heldigvis naaede de dog alle at redde sig op paa Vraget og dér sad de saa, og jeg skal aldrig glemme de Gutter, for de tog netop hele Situationen som om de var paa en Skovtur til Vands, de rev Vittigheder fra sig og satte Humør i os. Netop det, som vi trængte til. Krydserens Chef havde ogsaa faaet Øje paa Redningsbaaden fra Land, som nærmede sig hurtigt, da den blev bugseret ud af en Slæbebaad.

Da de var ud for os, gav de los fra denne og Besætningen brugte Aarerne saa fænomenalt, at det var et glimrende Syn, at se dem manøvrere i den vældige Sø henimod vor Agterende.

Redningsbaadens Styremand præjede os nu om at give sig en Line. En af Orlogsmatrosene hev ham et Reb ud saa nær som han kunde, og de fik fat i det heldigvis.

Linen blev saa gjort fast i Boven hos dem, og igen roede de længere bort for at holde Linen tot.

Vi fik nu Besked paa at glide ned af Tovet én for én. Da jeg var den yngste, sagde Styremanden, at jeg skulde lægge for; men nu kom jeg pludselig i Tanker om min Kat, min dejlige lille Missekat, som jeg helt havde forglemt og som jeg havde efterladt i min Køje, da Skibet kængrede. Den maatte med, koste hvad det vilde, og med stort Besvær kom jeg hen til Lukafet, hvor jeg halede Misse frem i en grusom Forfatning. Jeg kastede den over Skuldrene, hvor den huggede Kløerne helt ind til det bare Skind i sin Dødsangst, men jeg fik den med op. Og den var stadig hos mig, da jeg lod mig glide ned af Rebet og begyndte at klatre Haand over Haand hen imod Redningsbaaden. Alt gik godt indtil jeg omtrent var 10 Alen fra Vraget, saa begyndte Komedien igen. Mændene i Baaden roede væk af alle Kræfter for stadig at holde Rebet tot; men det var ikke saa let, naar jeg med min Vægt hang paa Rebet og hver Gang der kom en Sø, slækkede Rebet op og dykkede mig med et Plask dybt ned i Søen, for lidt efter at hæve mig højt i Luften. At jeg ogsaa klarede den, undrede mig meget bagefter. Jeg var mere død end levende, da de endelig fik mig ombord med Katten, hvis

Kløer jo ligefrem maatte hales ud af min stakels Skulder. Jeg kom i Bunden af Baaden sammen med Mis, der rystede som et Espeløv.

Den gamle Windjammers Minutter var nu talte, for jeg mindes dunkelt, at Redningsmanden raabte ud til mine Kammerater og Orlogsgutterne, at de maatte *hurry up*, hvis de vilde slippe levende fra Vraget inden det gik ned.

De kom ogsaa alle ombord, Styremanden sidst, og et Sekund efter hørte jeg, at »Pride of the Sea« var forsvundet i Bølgerne.

Med den Oplysning var jeg ogsaa færdig. Jeg tabte helt Bevidstheden, udmattet som jeg var af Kulde og alle andre Genvordigheder, og jeg vaagnede først op, da jeg laa i en Seng i Sømandshjemmet i Portland.



S/S »Hsin Wah«; i Ovalen: Den afdøde Kaptajn Marius Jensen.

Om den kinesiske Damp »Hsin Wah«s sørgelige Forlis udfør Hongkong meddeles nu nærmere Enkeltheder.

»Hsin Wah« var paa Rejse fra Shanghai til Hongkong via Swaton og afgik fra sidstnævnte Havn den 15. Januar.

Vejret var da stormfuldt med høj Sø. Næste Morgen ved 4-Tiden stødte den paa det tidligere omtalte Undervandsrev paa Nordsiden af Waglan Øen og sank faa Minutter efter.

Hvorledes den kom saa nær Waglan, er uforstaaeligt, eftersom Vejret var klart, og tilmed har denne Ø et kraftigt Fyr, som giver den Søfarende et betimeligt Varsko.

Den eneste overlevende Europæer, Førstestyremand Peter Jakobsen, er ude af Stand til at give nogen Forklaring, idet han var til Køjs, da Ulykken skete. De voldsomme Stød mod Klipperne bragte ham hurtigt paa Dækket og, heldigvis, medtagende sit Redningsbælte, thi faa Minutter efter blev han af en vældig Sø vasket overbord og af det herskende Tidevand ført bort fra Land ud i det aabne Hav, hvor han syv Timer efter blev reddet af kinesiske Fiskere, som straks iførte ham tørre Klæder og bragte ham ind til Hongkong. Her kom han straks under Lægebehandling.

Omkring mig saa jeg ogsaa de resterende Kammerater fra »Windjammeren« placerede i forskellige for Tilfældet indsatte Senge i Værelset.

Men, om jeg drømte endnu, var jeg ikke straks paa det rene med. Det var først, da jeg mærkede Smerter i min Skulder, at jeg blev lidt klar over Situationen.

— Blev Katten bjerget, var mit første Spørgsmaal.

Svaret kom fra Missekatten selv, den røg op i Sengen til mig, satte sig nok saa fornøjelig tilrette, slikkede sine Poter omhyggeligt og gav saa en rigtig kraftig Kattedkoncert tilbedste, en Glædeshymne, som bragte os alle glade tilbage til Virkeligheden.

Dramaet paa Kinakysten.

Østens ledende Blad »The North-China Daily News« lovpriser Kaptajn Jensen i Vendinger som »Gallant Behavior« i Farens Stund, idet han fra Skibets Kommandobro roligt udsendte sine Ordre paa den mest koldblodige Maade, indtil han forsvandt i Havet med sit Skib.

Det kinesiske Dampskibsselskab »The China Merchant Steam Navigation Co.«, som ejede »Hsin Wah«, er et privat Foretagende, der har ca. 30 Skibe, som alle sejler paa Kinakysten; disse Skibe har hidtil — udelukkende — været bemandede med europæisk Officersbesætning og blandt disse en Del Danske.

I det sidste Aar har den nye nationalistiske Regering desværre blandet sig i dette Selskabs Forretningsførelse og blandt andet givet det Ordre til saa vidt muligt at bemane sine Skibe med kompetente kinesiske Officerer. Af disse findes der imidlertid meget faa; saaledes var »Hsin Wah«s Andenstyremand Kineser og var Vagthavende, da Skibet stødte; saa det kan tænkes, at denne har forsømt at kalde sin Kaptajn, idet Skibet nærmede sig Hongkong — en Teori, som bestyrkes ved, at ovennævnte Selskabs Direktør kort efter Ulykken fik en Reprimande fra Kinas Trafikminister for at have sendt »Hsin Wah« til Søs med en inkompetent Officersbesætning.

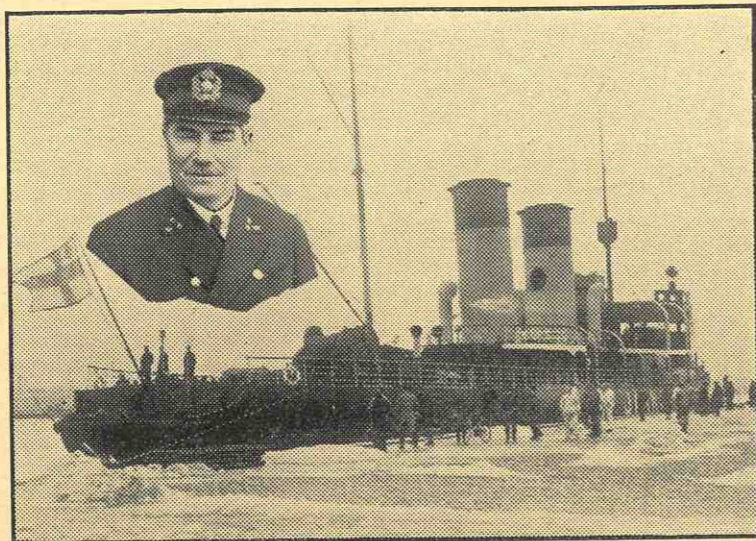
Videre meddeles, at C. M. S. N. C.'s Kontor i Shanghai kort efter, at Forliset var offentliggjort, blev belejret af de Omkomnes Nærmeste, som forlangte at blive sendt til Hongkong for dér at faa fuld Overbevisning om, at Ulykken virkelig havde fundet Sted. Denne Belejring blev i Dagens Løb saa alvorlig, at der var Fare for Direktørens Liv. Først henad Aften lykkedes det at tale disse Mennesker til Fornuft.

Saaledes lyder altsaa Beretningerne derudefra om det frygtelige Drama, der udspillede ved Kinakysten. Dog som en lysende Stjerne over den triste Begivenhed vil dog stedse straale vor Landsmand, Kaptajn Marius Jensens Navn i søfarende Kredse.

Fremmede Gæster kæmper mod Isen i vore Farvande.

Midt under Vinterens store Ragnarok, spejdede alle de mange Dampere, der sad fast i Sund og Bælter, efter Assistance for at komme fri fra Isens knugende Favntag.

Ved store Anstrængelser lykkedes det os at faa en særdeles tiltrængt Hjælp udefra, bl. a. ydede de finske Isbrydere en meget værdifuld Assistance.



Den finske Isbryder »JÆEKARHO« med dens Fører.



Øverst fra venstre: Fuldmægtig Ove Nielsen fra Handelsministeriet, Kommandør Lorch, Kaptajn Eklund (»Sampo's Fører), Kontorchef Krogh og Kommandørkaptajn Tigenius fra Sverrig. — Nederst: Den finske Isbryder »SAMPO«.

Kunststykker med Tovender.



Onkel fortæller.

Ser I, at binde og løse Tovender paa alle de forskellige Maader, som en gammel virkelig Søluk kan være en Mester i, er ikke saa lige til, navnlig at løse en Knude, naar man vel at mærke ikke vil efterligne Kong Alexander den Store, da han efter Sejren i Lilleasien kom til Gordium i Phrygien, hvor den bekendte gordiske Knude fandtes, om hvilken man havde det Sagn, at den, der løste samme, skulde blive Asiens Herre. Alexander var brutal nok til at hugge Knuden over med sit Sværd; men se, det kan jo ethvert Fæ nu gøre ham efter. En rigtig gammel Sejler havde nok løst den, som en Knude løses og renonceret paa at blive Herre over de gule Piske-mænd og Kvinder

Nej, ser I. Det er jo ikke altid heldigt, at knytte to Ender sammen, som de fleste gør det, derimod hører der oftest en stor Kunst til at slaa Knuder

paa de Faconer, som jeg nu skal give Jer lidt Vejledning paa.

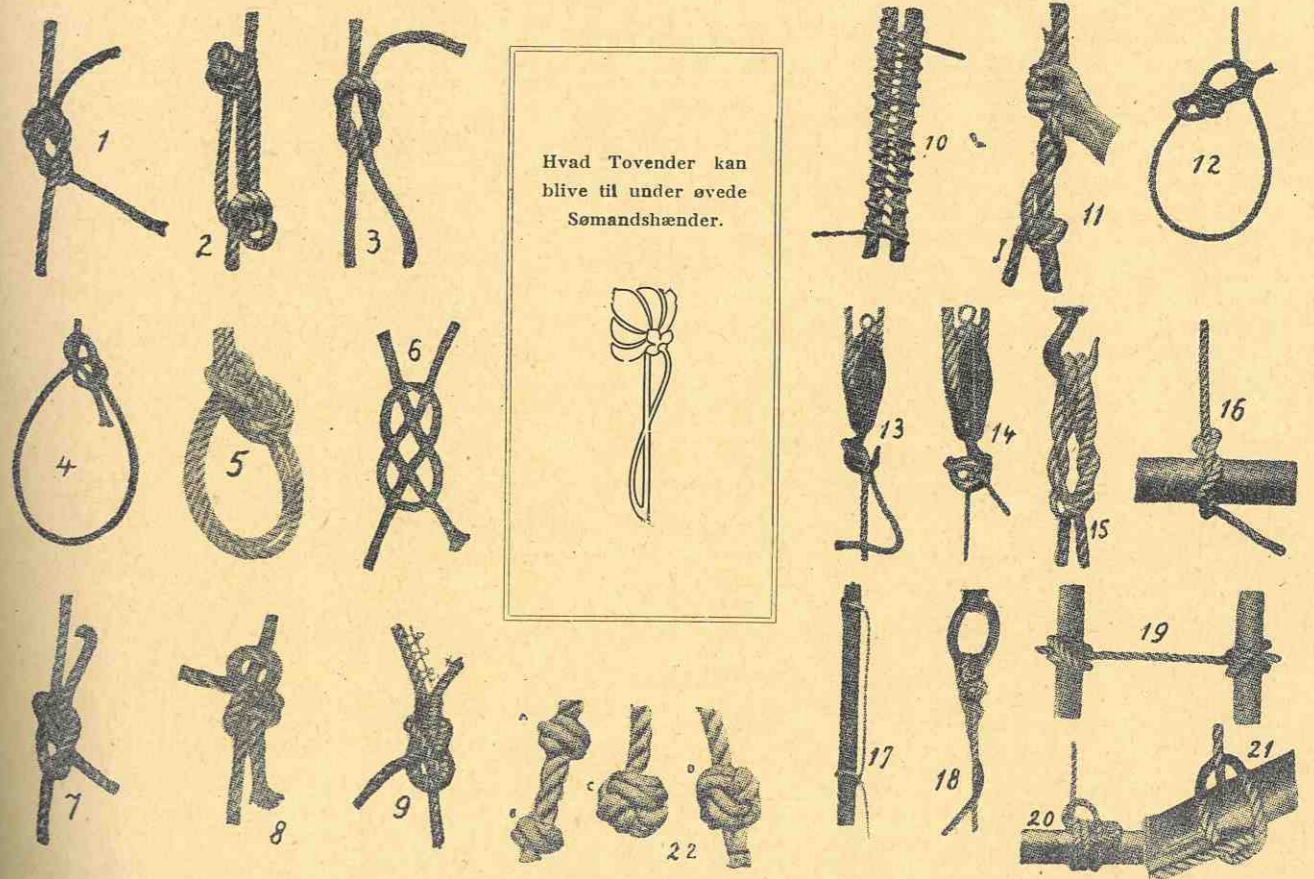
I gamle Dage hørte det jo med til Sømandens daglige Gerning; men nu er det jo anderledes, ogsaa paa det Felts Omraade.

Ser I, i Virkeligheden er det en stor Kunst, hvis Færdighed kræver megen Øvelse, thi et daarligt knyttet Tov kan forvolde mange Ærgrelser for ikke at tale om Ulykker.

For at begynde med en af de letteste og mest upraktiske, tager vi Kællingeknuden, som Søfolk foragtelig kalder den. (Fig. 1.) Denne Knob bestaar i, at man lægger to Tovender sammen og slynger dem rundt; den kan enhver jo knytte, som I ser. Men denne Knob har den kedelige Egenskab, at den enten gaar op eller ogsaa knytter sig saa fast sammen, at at den ikke saa let lader sig løse op igen.

Modsat denne simple og upraktiske Knob staar mange andre, som blandt Søfolk endog staar som rene Kunstværker i vore Dage.

Mærkværdigvis er Opfinderne af alle disse Trick ukendte Genier fra en længst forsvunden Tid, maa-





ske Kunsten endog har været kendt hos Fønikerne eller Phoenicierne, som vi lærte at stave dem i min Skoletid. Men nok om det! Betingelserne for at disse Sømandsknobe, som i Almindelighed finder Anvendelse er for det første, at de er hurtige at lave, og for det andet, at de holder og for det tredje, at de er lette at løse.

Hvis et Tov skal forkortes, behøver man ikke at skære det i Stykker, man kan f. Eks. anvende den saakaldte »Trompet« (Fig. 2). Denne Knob knytter man ved at sammenlægge Tovet i Bugter saa mange Gange som Tovet skal være kort, derefter bliver Bugterne fastgjort med et Halvstik i hver Ende, hvorefter »Trompeten« er færdig. Denne Knob besidder en stor Styrke, og jo kraftigere man trækker i Tovet, desto fastere holder den.

En tredje almindelig anvendt Knob er den saakaldte »Raabaandsknob« (Fig. 3), der holder uden nogensinde at trække sig op. Fig. 4 er et Pælestik, dette Stik har den Fordel, at den ikke trækker sig sammen. Pælestikket er let løselig. Dette Stik kan ogsaa gøres dobbelt (Fig. 5) og kan benyttes som Baadsmandstol, naar man lægger et Brædt inden i Stikkets Bugt.

Skal man have særlig Hold paa en »Korsknob« har man i sin Tid benyttet en dobbelt Korsknob (Fig. 6). Den enkleste Form at knytte 2 Tovender sammen paa, er ved det enkelte Skostik (Fig. 7). Dette Stik kan ogsaa gøres dobbelt (Fig. 8) og er selvfølgelig stærkere. Fig. 9 viser Skostikket anvendt i et Øje paa et Sejl. Skal man kun forbigaaende fastholde to Tov Side om Side, benytter man det saakaldte »Tusindbensbændsel«, som bestaar i, at man slynger en lang tynd Line, som Fig. 10 viser, omtrent 12 Gange i Zig-zag omkring begge Parter.

Et Stoppestik viser Fig. 11, og det benyttes, naar man skal fastgøre et tykt Tov, hvorpaa der er stor Kraft og man slynger til dette et tyndere Tov.

Til en løbende Knob benyttes specielt det løbende »Pælestik« (Fig. 12).

Skal man fastgøre et Tov til en Blok, tager man et »Nøkkestik«, som kan knyttes paa to Maader, som Fig. 13 og 14 viser. Vil man opkorte en Strop, naar den er for lang, f. Eks. til at hejse en Byrde op, anvendes Fig. 15. Den besidder en stor Holdbarhed og er meget anvendt.

Skal man hejse Tømmer o. l. i Vejret, fastgøres Tovet omkring Byrden, som ved det i Fig. 16 viste Tømmerstik.



Søulken splejser.

Fig. 17 viser samme Stik i Forbindelse med et Halvstik til Fastholdelse af Rundholter. Ligeledes anvendes meget ombord Fig. 18, der forestiller en »Rundtørn« med 2 Halvstik. I Fig. 19 ser vi hvorledes man laver Vævlinger i Vantene.

Fig. 20 er et Læsejlstik, der saa at sige ikke bruges mere. »Løbeknoben« (Fig. 21) bruges derimod nu, navnlig naar man skal hænge en Stilling udenbords.

Fremstillingen af de forskellige Knob og Stik har altid været en Duelighedsprøve for Søfolk og derfor er det ligefrem blevet som en Sport af dem, som kunde fremstille de mest kunstfærdige Kombinationer, saaledes som Figur 22 giver en Prøve paa. A. er en dobbelt »Taljerebsknob« og B. er en enkelt. De anvendes nu ikke mere efter deres oprindelige Bestemmelse, da man jo er gaaet over til at bruge »Vantskruer«; »Taljeknob« benyttes nu kun som Hank i Pøse. Fig. C. er en Falderebsknob og D. er en Rosenknob. Begge anvendes bl. a. i Faldereb og i Klokkestjerten.

Af det foranstaaende er der en Del af de fornævnte Knobe, der kun benyttes til Udsmykning, og det giver altid en vis Anseelse, naar en Sømand er fuldtud fortrolig med de forskellige Kombinationer. Det skal I huske, og glem heller ikke, at den Sport, som jeg nu vil kalde det, afkorter en Fritid paa en langt fornøjeligere Maade end mange aner og tror, og i givne Øjeblikke kan den Kunst maaske alligevel gøre uvurderlig Gavn i farlige Situationer.

Reserveløjtnant Gram Jensen, der er ansat i det kinesiske Toldvæsen, er f. T. Fører af Toldkrydseren »Chuentiao«, der samtidig er Fyrinspektionsskib og Opmaalingskib langs Kinakysten.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes forleden Dag et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 557 til A/S. Dampskibsselskabet Dannebrog, København, i Vandet.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og bestemt til Fragtdart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 380'—0" × 53'—6" × 28'—0" og Bæreevnen er ca. 8390 ts. d.w.

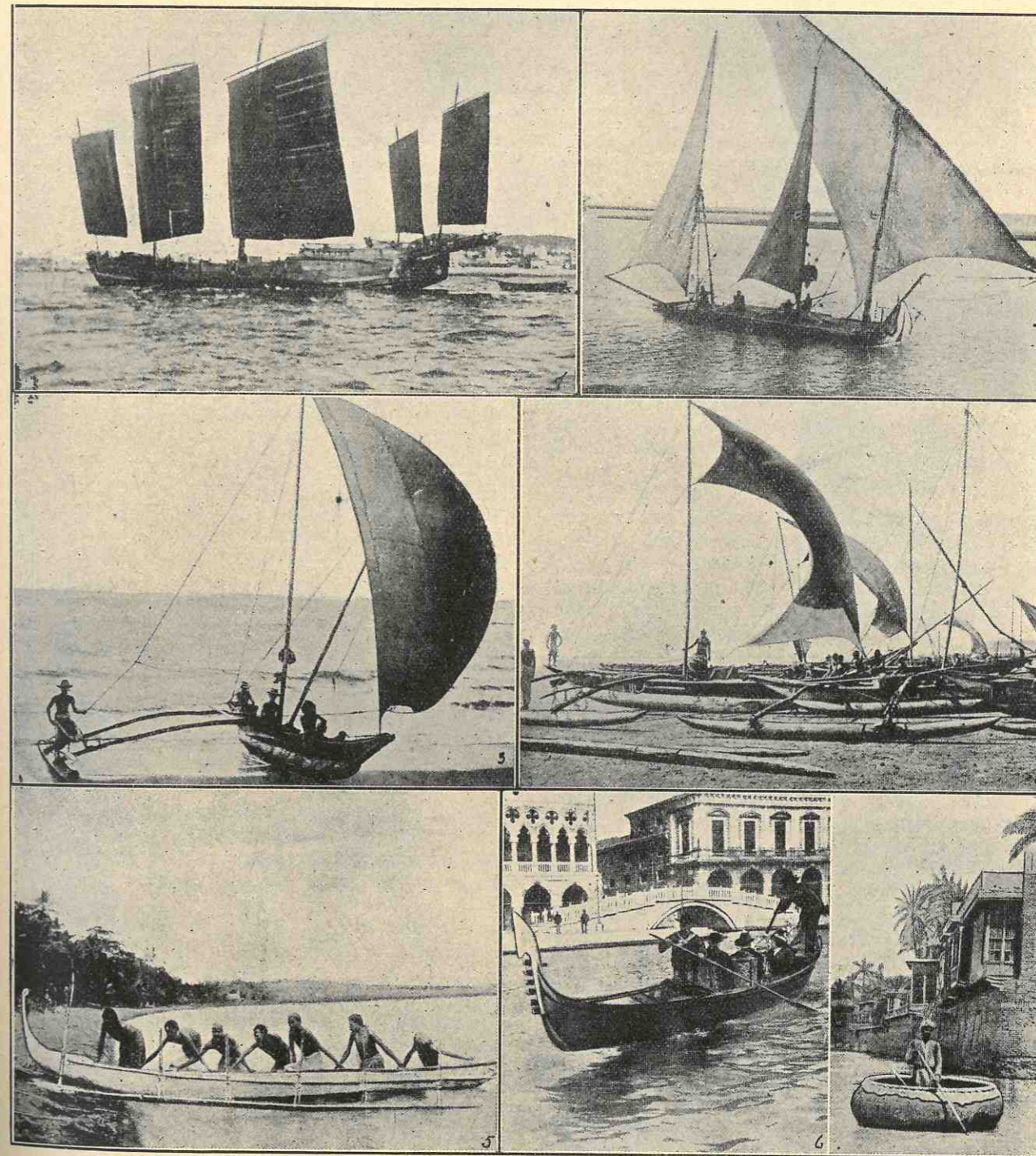
Det forsynes med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 3000 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet. Stabelafløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, som blev døbt af Fru Generalkonsulinde Johan Hansen, fik Navnet »Stjerneborg«.

Da Udfordringsfristen den 1. Marts udløb, uden at der var kommen nogen passende Udfordrer, vil der ikke i Aar blive sejlet om Kattegat-Pokalen. I Fjor blev Pokalen vundet af Norge med den svenske »Carbonita II« som Nr. 2.



Ejendommelige Baadtyper.



Billederne viser fra venstre til højre: En kinesisk Djunk i Tsingtaus Havn. — Arabisk Sejlbaad. — En Udligger-Sejlbaad fra Ceylon. — Baade fra Ceylon.

lon. — Negerbaad fra Bismarck-Arkipelaget. — Venetiansk Gondol. — En Guffa paa Tigris.

White Star-Linien vil paa et Værft i Belfast bygge et nyt Skib, der bliver 1000 Fod langt, og som skal drives med elektrisk Kraft. Maskinerne skal være af den bedst mulige Model for at kunne frembringe en saa uhyre Kraft, som her kræves.

Elektrisk Kraft, frembragt ved Motorer, som Drivkraft for et Skib er den sidste nye Udvikling indenfor Skibsbygningstekniken. Det nye Fartøj skal være paa 60.000 Tons og bliver baade længere og større end noget andet Fartøj, som nu pløjer Bølgerne.

EN MODERS RØRENDE BREVE TIL SØNNEN UDE I DET FREMMEDE

Fra en tidligere Kaptajn i vor Handelsflaade har vi modtaget en Række Breve, som hans gamle Moder skrev til ham for mange Aar tilbage og, som Kaptajnen udtrykker sig, blev for ham en uvurderlig Skat, som maaske ogsaa kan blive »noget« for mangan en ung Mand i den Alder, hvor man skal lægge en god Ballast for Fremtiden.



Min egen kære Dreng. Fra nu af vil jeg sende Dig nogle Breve, som jeg haaber, Du ikke vil læse uden Dit Hjertes varme Tak til Forsynet, som ved disse Skrivelser vil undervise og vække Dig til Eftertanke over hele din Stilling, som den bør være for enhver, der vil imødesee en lys Fremtid og en lykkelig Afslutning af en Livsgering.

Jeg nedskriver her, saa godt jeg formaar, mine Iagttagelser over vor Bestemmelse som Menneske, og de Raad, der synes mig bedst i Henseende til Maaden, hvorpaa og Midlerne hvorved denne Bestemmelse kan og bør opnaas.

Jeg skriver det, fordi jeg ikke kan fortælle Dig det, fordi Du pløjer Bølgerne, og fordi disse Breve engang maa blive Dig et Bevis paa min inderlige og oprigtige Kærlighed, naar jeg er bortkaldt af Vorherre. Da træder disse Breve i Din Moders Sted og Du, min kære Dreng, beflidt Dig paa at adlyde mine Raad og følge mine Vink, som om jeg stæde var Dig nær, da vil Din Sejlads her i Livet gaa Dig vel.

Hidtil har Du levet hos mig, som jeg hos Dig. Nu opløfter Din egen Selvstændigheds Rettigheder og Pligter Dig. Du skal nu se med egne Øjne, dømmes med egen Forstand og med egne Kræfter stræbe at naa Maalet for Din Tilværelse her i Verden.

Men hvilket er dette Maal og hvilken Vej skal Du gaa for ikke at fare vild?

Ser Du, min egen kære Dreng, det er de to Spørgsmaal, som fra nu af bør beskæftige Din Eftertanke. Og heri vil jeg af yderste Evne staa Dig bi.

Jeg vil nu begynde med:

Mandens almindelige og særegne Bestemmelse.

Hvilket er altsaa det Maal, som Du efter Skaberens Hensigt af alle Kræfter bør stræbe at naa?

Ja, min kære Dreng, dette maa Du betragte fra et dobbelt Synspunkt. Du er et Menneske, altsaa er Du

bestemt til alt, og har Kald til alt, hvad Menneskeheden almindelige Kald medfører.

Du er et Mandfolk, altsaa er Din Bestemmelse og Kald alt, hvad Du senere som Familiefader bør være for Dine Nærmeste, for det menneskelig og borgerlige Samfund. Du har altsaa en dobbelt Bestemmelse, en som Medborger og en som Familieforsørger.

Lad os da se lidt paa de to Stillinger.

Hvad er det Mennesket ifølge sin Natur i en vis Grad virker for her paa Jorden? Hvad er det, om Mennesket udretter det og forsaavidt dette sker, bringer det i Harmoni med sig selv, med Samfundet og med Tingenes Natur, og hvoraf det modsatte afbryder denne Harmoni og stifter den ulykkeligste Disharmoni mellem Mennesket og Verden?

Det første er den naturlige Bestemmelse, men hvad er det andet?

At lyksaliggøre sig selv og andre ved en hensigtsvarende Uddannelse og Anvendelse af alle Evner og Kræfter i den Kreds, i hvilken Du fødes. Det bør være Driften i os.

Men mangt et Menneske anser noget for Uddannelse, der i Grunden blot er Forfinelse, Forkælelse, Svækkelse eller Forventhed. Mange uddanner sit Legeme, men ikke sin Sjæl eller omvendt. Mange beriger sin Forstand, skærper sit Vid, bevinger sin Indbildningskraft; men forsømmer sin moralske Karakter. Mange samler sig stor Lærdom, men forsømmer at vække almindelig sund Menneskeforstand og nyttig Virksomhed. Mange vil være stor i Aandens Rige, uden at tænke paa sit borgerlige Kald, som anvistes ham fra Fødselen og som derved forsømmes.

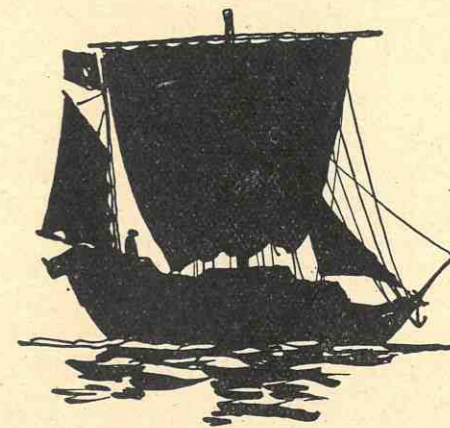
Det er, min kære Dreng, den eneste Aarsag, hvorfor saa faa Mennesker virkelig naar det Maal, hvilket de alle attraaer, og hvorhen deres Natur saa mægtigt tilskynder dem: — en ren og vedvarende lykkelig Tilværelse.

Højt paa en stejl Klippe staar det herlige Maal, som Du skal naa, besværlig, ujevn og vanskelig er den smalle Sti derop, som til alt, hvad der er stort og ædelt; og det maa Du ikke glemme, store er de Vanskeligheder, mangfoldige de Hindringer, Du maa overvinde. Derfor maa Du saa tidligt som muligt væbne Dig, min kære Dreng, med Mod og Bestemthed; thi ingen undgaar de Ubegageligheder paa Vejen til hint ærefulde Maal, bestemt for os alle, men naaet af saa faa.

I mit næste Brev skal jeg fortælle Dig, hvad din gamle Moder formaner dig til at iagttage, hvis Livsleder skal liste sig ind i dine Tanker, som hos din Kammerat ombord i Skibet, som Du skrev til mig i Dit sidste Brev.

(Fortsættes.)

SPØGELSESSKIBET med Splinten fra Hellig Olavs Kiste.



I 1579 levede der i Bremen en Sømand, som hed *Karsten Tiemann*. En Gang var han en velstaaende Mand, men imidlertid var det, som om Skæbnen vilde ødelægge ham — han fulgtes af stadige Uheld og blev tilsidst en fattig Mand. Han opgav Søen og fristede derefter Tilværelsen som Ejer af et lille Fartøj paa Weseren. I sit ellers meget fattigt udstyrede Hjem havde Tiemann en Lænestol saa pragtfuld, at ikke selve Erkebispem havde Mage til den. Trods mange fristende Tilbud solgte han den ikke.

Hvad man ikke vidste, var følgende: I sine yngre Aar havde han gjort en Rejse som Skibstømrermand fra Trondhjem. Det var i det Aar, da Svenskerne gjorde Indfald i Norge og bl. a. søgte at bemægtige sig Hellig Olavs Kiste. Denne var yderst brøstfældig, men Kongens Legeme var uden Spor af Forraadnelse. Man søgte efter en dygtig Tømmermand, som kunde lave en ny Kiste, og Valget valdt paa Tiemann, som udførte den i 1565. Det var et Arbejde, som vakte alles Beundring ved de smagfulde Forsiringer og den udmærkede Fremstilling af den store Helligens Liv. Tømmermanden fik en rigelig Belønning for sit Arbejde. Men den bedste Løn mente han at have taget paa egen Haand. Det var to store Splinter af Martyrens Ligkiste — disse troede han skulde bringe ham Lykke.

Den ene anbragte han i et hemmeligt Gemme i sin Lænestol og den anden i Masten paa sit Flodskib. Men i Stedet for Held, som Tiemann havde haabet Splinten skulde bringe ham, kom det ene Uheld efter det andet ind over ham. Mens han en Aften sad i Tanker om dette, kom hans Tjener, Johan Knecht, som plejede at tilbringe Natten paa det lille Fartøj, hjem til sin Skipper for at opsiges sin Tjeneste. Han kunde ikke sove i Fred paa Skibet for Spøgeri. Ved Midnattid begyndte en voldsom Støj og Spektakel ombord, ja selve Skibet var endog blevet bortført til fjernere Egne. Om Morgenen var vistnok alt i Orden, »men en Mængde Blade og Grene paa Dækket vidnede om Spøgeriet«.

Tiemann besluttede selv at ligge i Kahytten næste Nat.

Saa snart Klokken slog elleve i det nærliggende St. Stephani Kirketaarn, begyndte de besynderligste Spektakler. Kister og Kasser væltedes mod Kahytdøren. Saa bange han end var, fjernede Tiemann dem med stort Besvær og fik aabnet Døren. Med usigelig Forbauselse bemærkede han, at Solen stod højt paa Himlen og lyste over et Landskab, som var ganske fremmed for ham. Han laa med sit Skib i en rummelig Bugt foran en stor By med Hundreder af Taar-

ne, prægtige Haver med Cedertræer og Kokospalmer i stor Mængde. Han vovede omsider at tale til en Skildvagt paa Stranden med Spørgsmaal om, hvor han var. »I Ostindien,« lød Svaret.

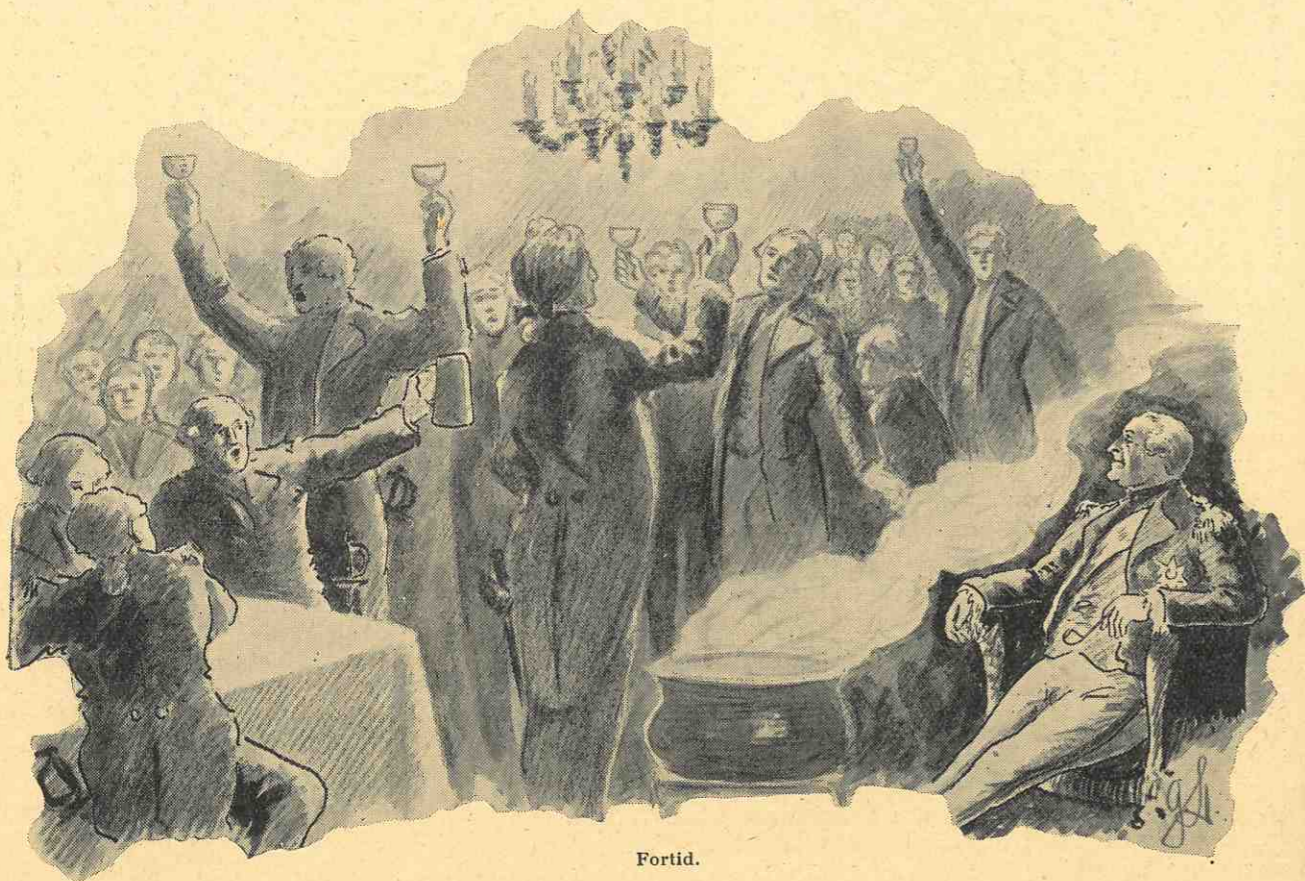
Med Fortvivlelse tænkte han paa sine Børn og sin Hustru og begav sig grædende ned i Kahytten. Men kort efter satte Skibet sig i Bevægelse, og før han vidste af det, var han atter i Bremen, hvor Klokken netop slog et. Paa Dækket laa Blade og Grene og et kostbart Sølvbæger med Erkebispens Vaaben.

Og i Tiemanns Hjem havde selvsomme Begivenheder indtruffet samme Nat. Hans Hustru havde ligget med sin lille Søn i Sengen hos sig, da hun pludselig saa et Lysskær om Mandens Lænestol. Den lille Dreng hoppede ud af Sengen og løb hen til Stolen for, sagde han, der sad en Ridder og vinkede ad ham. Konen hørte nu, at hendes Søn talte med Manden, som hun ikke saa, og hvis Tale hun ikke forstod. Efter en Stunds Forløb forsvandt Lysskæret, og Drengen krøb atter op i Sengen til sin Moder. Om Morgenen fortalte han, at Ridderen ofte havde vist sig for ham. Ridderen havde betroet ham, at Faderen uretmæssig havde tilegnet sig noget, som i fem Hundrede Aar havde tjent hans Hovede til Støtte. Det maatte overgives i troende Hænder, hvis det ikke skulde blive Ejeren til Ulykke.

Tiemann betroede nu sin Hustru alt, og de blev enige om at udlevere Spinterne til Kirkens Mænd. Han begav sig Dagen efter til den protestantiske Erkebiskops Palæ med Relikvierne, men Drabanterne slap ham ikke ind, og han leverede dem derfor til en Domherre fra Paderbarn, som kom forbi, og som anbragte dem i Domkirken i Paderbarn. Tiemann modtog en anelig Sum Penge for Relikvierne. Siden levede han i Velstand og havde aldrig Uheld med sig i, hvad han gjorde — siger det gamle Sagn.

G. L.





Fortid.

Den maritime Punschebolle.

Ombord i alle de gamle Skibe hørte en Bolle Punsch til de mest eftertragtede Rariteter. Det gjaldt saa at sige for alle Søfarende fra Begyndelsen af det 18. Aarhundrede.

Ordet Punsch er af hinduisk Oprindelse og betyder »Fem«. Englænderne annekterede den morsomme »Fem'er« ligesom selve Indien, og da nu netop den saa meget yndede Drik oprindeligt bestaar af fem Bestanddele, nemlig Vand, The, Sukker, Citron og Rom, saa fik Stimulansen det Navn at bære hjem til »Old England« og derfra viden om. — Punsch er altsaa i Ordets egentligste Forstand en »Kvintessens«.

I en Mængde ældre og for Resten ogsaa nyere Beskrivelser fra Søen forekommer Punschen og ofte i Forbindelse med glade Stunder paa Søen eller Sammenkomster blandt Søfolk paa Landjorden.

Et af de mest storartede Punschegilder, man nogensinde har hørt Tale om, var dog utvivlsomt det Sold, som Admiral *Baskoven* i Aaret 1760 gav ove i Amerika for de Officerer, der tjente paa hans Flaade. Og den Bolle blev sammensat af flere end fem skrappe Ingredienser.

Istedet for en Terrin benyttede de lystige Sø-mænd sig af et stort Marmorbækken.

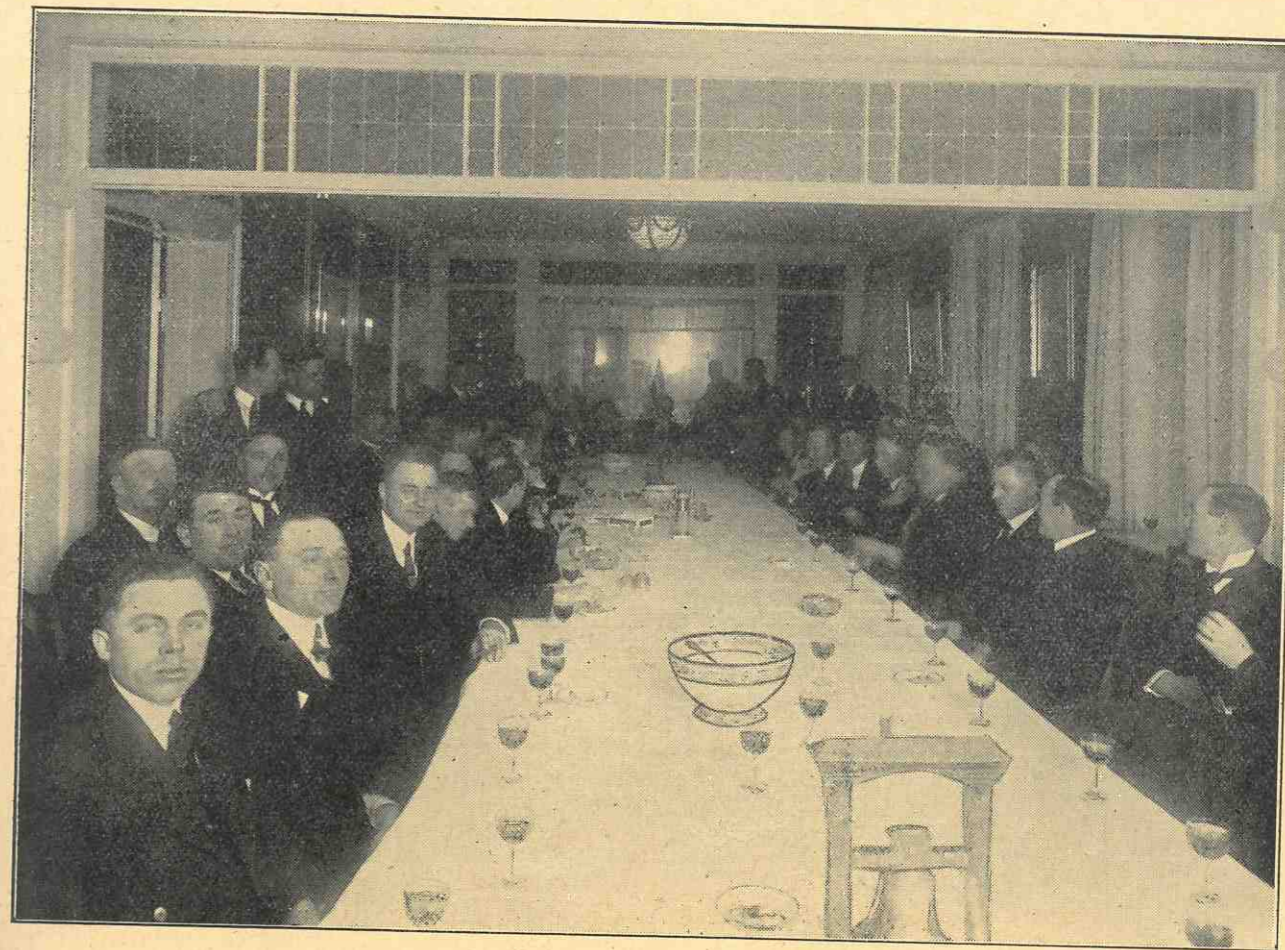
I denne Marmorbolle blev der hældt 600 Flasker Rom, 600 Flasker Cognac, 1200 Flasker Malagavin og 4 Tønder kogende Vand. Dertil kom 200 Stkr. revne Muskatnødder, 20 Pund Vanille, 600 Pund Sukker og Saften af 2600 Citroner. Denne Bolle kostede efter den officielle Beretning 12,684 Dollars.

Bollen blev tømmt til sidste Draabe, for da Officererne ikke kunde »bære« mere, besørgede de Underordnede Resten.

Ogsaa i Danmark har Punschen spillet en stor Rolle indenfor de søfarende Kredse. Indenfor Marinen var den ligefrem reglementeret, og ombord i Koffardiflaaden straalende Bollen som noget af det mest efterstræbte ved festlige Lejligheder, og efter mangen en haard Tørn var Skipperens Ordre paa en ordentlig Bolle Punsch til alle Mand en overordentlig Cadeau for vel udført Arbejde.

Som det sidste Billede viser, er Punschebolleens Saga endnu ikke udrunden indenfor maritime Kredse.

»Dansk Styrmandsforening« benyttede i hvert Fald Lejligheden, da den fornylig indvidede sine nye Festlokaler, til at fejre Begivenheden ef-



Nutid.

ter Generalforsamlingen ved en rigtig gammel-dags vel tillavet Bolle Punsch, som selvfølgelig i høj Grad bidrog til at sætte Stemningen i Gang omkring Bordet, hvor de rigtige gamle Sømands-

sange smeldede sine Toner skiftevis med Taler og Hurraer for alt muligt og alle indenfor Stændens Ramme.

Edouard Hensé.

Da P. and O. Lineren »Razmak« paa Rejse fra London til Bombay befandt sig i Rødehavet, vædrede Skibet, der løb 16 Knob, en Haj, der af Vandtrykket pressesedes mod Stævnen.

Kl. 11 Aften varskoede Udkiggen, at Skibet havde ramt noget, men i Mørket kunde intet observeres; først ved Daggry saa man, at en stor Haj hang paa Stævnen, der havde ramt den 6 Fod fra Snuden. Kl. 11½ Formiddag, da man havde slæbt Hajen 180 Sømil gennem Vandet, stoppede man for at tage Lods, og forsøgte at faa fat i Hajen med en Krog, men da Farten mindskedes, sank Hajen. Man anslog Længden til 20 Fod.

Styrmandseksamen er for første Gang bestaaet i Thorshavn Navigationskole af to Elever. Skolen har nu en halv Snes Styrmandselever, der indstilles til Eksamen næste Aar.

Den norske Damper »Orm Jarl« af Trondhjem strandede ved Indløbet af Saint-Louis Kanalen og stod haardt. Den danske Redningsdamper »Freja« har ydet den strandede Damper Assistance.

Hs. Maj. Kong Christian, der som bekendt deltog i de internationale Kapsejladser ved Cannes, som Fører af Direktør Graaes 6-Meter Yacht »Dana«, vandt dernede en smuk Sejr, idet »Dana«, ført af Kongen, kom ind som Nr. 1 med en Sejltid af 1 Time 24 Min. 56 Sek.

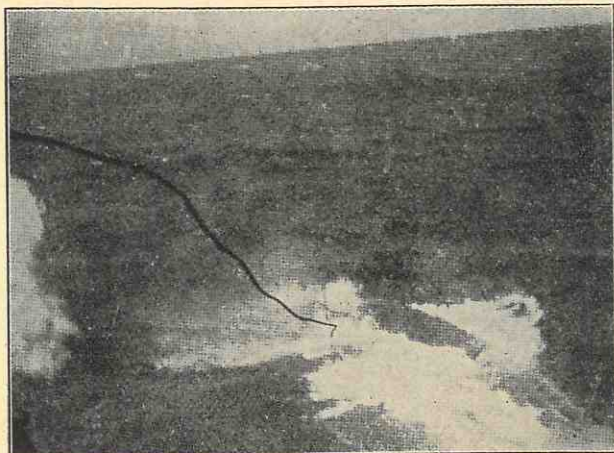
Rækkefølgen derefter var »Rosita«, »Sonja«, »Dadu« (Direktør Vett) og »Cuixi«.

Kong Christian, som ogsaa er stærkt interesseret i Polo, har sammen med Dronningen overværet en Match i Mandelieu og besluttet at udsætte en Udfordringspokal og fire Souvenirs ved Konkurrencerne i Polo-Sæsonen.

Fremmedfiskeriet i danske Farvande lader stadig høre fra sig. Sidst meldes fra Skagen om det mægtige Sildefiskeri svenske Fiskere har været heldige med deroppe. Skagen er tillige Basis for svenske Snurrevodsfiskere hele Aaret. Men ogsaa norske Makrelfiskere er ude efter Fangst her, ja selv tyske Trawlere finder deres Fordel ved Fiskeri i den nordlige Nedgang til Store Bælt. Ifjor var der ikke mindre end en halv Snes tyske Damptrawlere i Kattegat.

Paa Hvalfangst ved Sydafrikas Kyst.

I en skummel og afsides Krog af Dokkerne i Capetown har Trawler- og Hvalfangerflaaden sit Tilholdssted. Side om Side ligger disse »hard-case« Skuder med rustne Sider og sodsværtede



Harpunen har ramt Hvalen. Tilvenstre ser man Røgen fra Kanonen.

Skorstene, mærkede som de er af Slid og haardt Job paa de vilde Vover.

En Aftenstund staar vi til Søes med en af disse smaa tapre Skuder. Straks uden for Dokken møder vi den lange hule Dønning, som det sydlige Atlanterhav altid sender ind her, og løfter vor Bov som en Kastegyng, snart højt oppe i Luften, og snart nede i en Gryde af Vand.

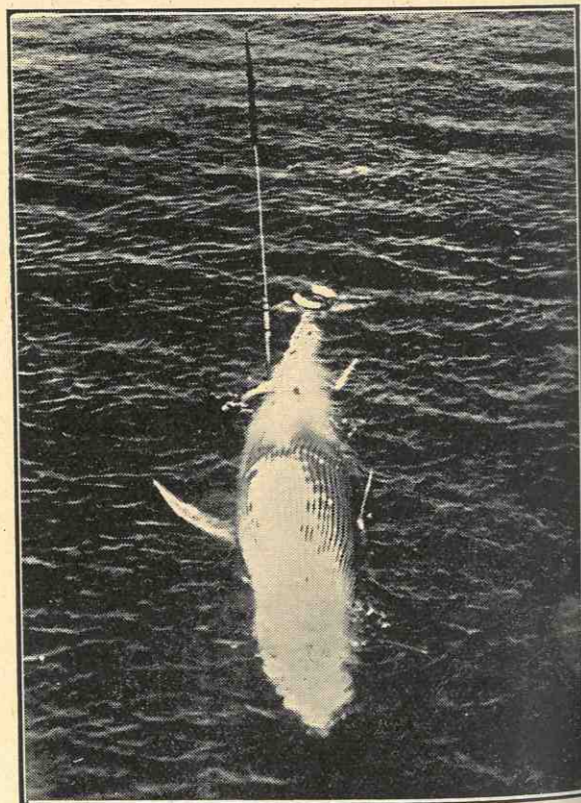
Fyret paa Robben Island blinker os venligt imøde, da vi shaper vor Kurs Nord efter. Ved Daggry skal vi være 80 Kvartmil Nord for Capetown, hvor der plejer at være godt med Blaa-hvaler. Disse kommer nemlig om Sommeren herop fra den store Isbarriere i Sydishavet og muntrer sig her i Mængder langs med Vestkysten af Afrika. Saasnaart det første Dagslys viser sig paa den østlige Himmel, bliver der purret ud over alt, og man vakler ud paa det gyngende Dæk, der stadig stadig bliver overskyldet af de mægtige Søer, som Skuden sætter sin Snude ind i.

I læ af Kabyssen samles Folkene. Det er en Flok af sejge, vejrbitte Gutter med barkede Næver og Olietøj dryppende af Havvand. De sluger deres tynde Kaffe og stavrer afsted til forskellige Steder, hvor de nu har deres Job.

Vi er nu paa Jagtrevieret og alt gøres klart til den spændende Dyst. I Mastetoppen holder en Mand omhyggelig Udkig efter den fjerlette Søjle af Vand, der som et Springvand stiger til Vejrs af Vand, der som et Springvand stiger til Vejrs og som skal røbe den aandende Hval. Henne paa

Bakken er Styrmanden og Baadsen travlt beskæftiget med at gøre Harpunken klar. Hver Mand ombord bliver betalt med Parter af Udbyttet, og Kanonen er derfor Genstand for den alleromhyggeligste Pleje og Interesse af hele Besætningen. Den bliver rensed og smurt og tilsidst gjort klar til Skud med den dødbringende Harpun, som ikke ser særlig hyggelig ud med sine Modhager og Sprængladning, der eksploderer indeni Hvalen tre Sekunder efter at den har ramt. Foran for Kanonen ligger et langt Reb nydeligt skudt op, den ene Ende fastgjort til Harpunen, for at sikre os vort Bytte; thi en død Hval gaar til Bunds og et saadant Bjerg af Fedt og andre værdifulde Sager til en Værdi af ca. 300 Pund Sterling, kan man jo ikke lade gaa ned til *Davy Jones*.

Langsomt damper vi afsted. Skipperen, en ældre, graahaaret Nordmand, staar paa Broen og bruger som alle vi andre Glukkerne godt, for at kunne være den første, som faar Øje paa en Hval, der blæser. Alles Blikke er rettet ud over det bølgender grønne Hav i spændt Forventning, et helt Skib af Øjne. Det hele minder mig meget



Den harpunerede Hval hales frem.

om, naar man under Verdenskrigen passerede Fare-zonen, og hvor man ogsaa stirrede sig Øjnene ud af Hovedet for at faa Øje paa en U-Baads Periskop i Havoverfladen.

»Bla-a-a-ast!« lyder det svagt igennem Vindens Susen, og Manden i Tønden varskoer til Broen og angiver med sin Arm Retningen. Vi naar lige at se en damplignende Sky forsvinde ude imellem de skumkammede Bølger, omtrent en Kvartmil borte. Skipperen er ikke sen i Vendingen og springer til Maskin-telegraf, giver den »full ahead«, og Rorgængerer maser som bare Pokker med Rattet. Nede i Maskinrummet snurrer Maskinen som besat og hele Skuden ryster fra for til agter, da vi drejer ud i den Retning, hvor Hvalen maa være.

Grønne Søer kommer solidt og sikkert plaskende ind over Boven og spadserer agter ud som en rivende Flod. Ingen ombord bekymrer sig om at Søstøvlerne fyldes; Jægerblodet er nu kommet op i os alle, selv Kokken kommer ud fra Fedtosen i Kabyssen og stirrer forventningsfuld forud.

»Bla-a-a-ast!« kom det igen fra Hvalen, og denne Gang meget nærmere og ret forude. Forsigtighed maa nu vises, og vi kravler langsomt afsted, thi det første Skud maa være det eneste, og vi maa være ganske tæt ved Fyren for ikke at fejle. Mærker Hvalen Uraad, saa kan man ligesaa godt opgive det, og søge sig et andet Bytte.

Minutterne gaar. Vi damper afsted med forskellige Farter, og hele Tiden dirigeret af Man-



Den harpunerede Hval er oppustet med komprimeret Luft og slæbes langs Siden.

den i Tønden, som kan følge Hvalens Kurs. Vi er nu ganske tæt ved, og pludselig kommer Monstret op i Overfladen og blæser som en hel Geysir en Vand- og Dampstraale en halv Snes Alen i Vejret. Det er en Blaa-hval og mindst sine 80 Fod lang. Den forsvinder igen uden at give Skytten Lejlighed til at faa sikkert Sigte. Vi maa nærmere. Dødsstilhed hersker paa Broen, og man hører kun den staccato Lyd af Styregrejernes Raslen.

Henne paa Bakken klynger Skytten sig til sin Kanon. Der er ingen Lønning at støtte sig til, og naar Skibet sætter Næsen under, staar han i Vand til Livet, men det er han vant til, og han hænger ved, ventende paa Chancen.

Nu er Øjeblikket kommet. »Bum!« og han er skjult i en Sky af hvid Røg, men foran for Røgen ser vi Linen strække sig ud i Vandet. Vi ser i et Nu den blanke glatte Krop af Hvalen med Harpunen, som er trængt ind til Skaftet.

Et stort Øjeblik er det, og Op-hidselsen ved Jagten har endnu ikke lagt sig. Da pludselig stiger er blodrød Stribe tilvejs fra Hvalens Blæsehul, og med nogle vældige Bask med Halen, som pisser Søen til det hvideste Skum, opgiver den mægtige Kolos al Modstand.

Hvalfangeren gaar nu paa Siden af den livløse Masse. Et skarpt Rør bliver presset dybt ind i Siden paa Kadaveret, og komprimeret Luft faar hurtigt Dyret til at svulme op og flyde let paa Vandet.

Det bumper mod Skibssiden, en Kæde bliver manøvreret rundt om Bugen, og Hvalen slæbes nu let med langs Siden. — Nu klinger det fra Maskin-telegraf, og for »full steam« gaar det tilbage til Hvalfangerstationen. Ed. H.



En norsk Hvalfanger slæber sit Bytte paa 10 Hvaler efter sig.

Skipperens sidste Væddemaal.

Humoreske fortalt af Bodsen. Med Tegninger af Georg Lütken.

Kaptajn Bramsen havde faret til Søs i henved fyrretyve Aar, havde været Kloden rundt — jeg ved ikke hvor mange Gange — og set og oplevet saa meget, at han nu — i sit 56. Aar — havde fundet Tidspunktet passende til at »lægge op«.

Hans Bankkonto tillod ham at købe et lille Hus »nær Skov og Strand«, hvor han nu sammen med sin fortræffelige bedre Halvdel gjorde sig Livet behageligt.

Noget særlig ejendommeligt var der egentlig ikke ved Kaptajnen. Han drak ikke — da ikke mere end de fleste andre Mennesker, en Pilsner til Frokosten, et godt Glas Vin ved en festlig Lejlighed — ikke mere. Han røg Tobak, men ikke mere end andre dødelige i hans Format, — og naar jeg siger, at han hadede Kortspil, og at han trods sin høje Alder endnu ikke havde sat sin Fod paa Traverbanen, forstaar I, at Bramsen var en gammeldags Koffardiofficer af høj Standard — en virkelig Pryd for Standen.

Og dog — een Lidenskab havde han, een eneste, som til Gengæld ogsaa til Tider ganske kunde tage Pippet fra ham: han var tosset til at vædde! Naar og hvor Lejlighed tilbød sig, var Bramsen klar til et rask lille Væddemaal. Det var en Svaghed hos ham; han kunde simpelthen ikke lade være. Der var Spænding i det Faktum at være Part i et Væddemaal, selv om han — hvad oftest skete — selv kom til at betale Gildet. Han havde altid sin Paastand parat, naar en Samtale tilspidsede sig i et Tvivlsspørgsmaal.

— Top, jeg vædder, sagde Bramsen, og saa slog han i Bordet og nød Spændingen, før Afgørelsen faldt. Gik det galt, betalte han uden at knurre.

Hans nye Omgangskreds i den lille Kystflække havde hurtigt faaet Færten af Kaptajnens ejendommelige Passion og morede sig ofte med at ægge hans Væddetrang. Der hørte for Resten ikke saa meget til — en eller anden Paastand fremsat med en vis

Vægt, og straks var Kaptajnen Fyr og Flamme: »Paser ikke! Hvad skal vi vædde?«

Og Spillet var gaaende.

Saaledes sad han inde i Kroen en Dag i Selskab med Kromanden og en Fremmed, da Kromanden skulde ud efter et lille Læs Hø, og da Talen havde drejet sig om at staa fast paa et Dæk, udtalte den Fremmede, at det var nok svært at staa fast i en Vogn under Kørslen, som Kromanden nu skulde til under Turen ud.

— Lad mig tage Tørnen med, sagde Bramsen, saa skal jeg nok staa fast, kan I stole paa.

— Det kan De ikke, svarede den Fremmede, — og straks kom Skipperen i Ekstase.

— Top, jeg vædder en god Aften. Og saa var den Sag afgjort.

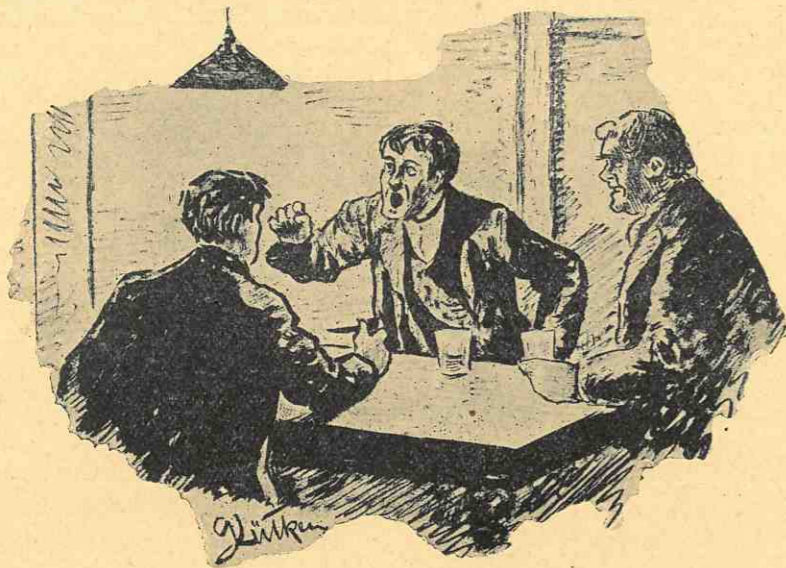
Lidt efter kørte Kromanden med Bramsen staaende bag i Vognen, og lige hvor Vejen svingede, drattede Skipperen ned i Bunden af Vognen. For Kromanden satte paa det Tidspunkt Farten gevaldigt op; det morede ham nemlig rigtigt.

— Bums! raabte han, Du har tabt, min gamle Ven! Og det kunde Bramsen ikke fragaa, for det var jo altfor tydeligt. Han var atter bleven bét og maatte spendere Aftensmaaltidet.

Sidste Sommer blev han imidlertid kureret for sin hidsige Væddetrang paa en ret ejendommelig Maade.

Lige overfor Kaptajnen boede en yngre Fuldmægtig Prah, en skidt vigtig og forfængelig Herre, som Bramsen ikke kunde døje. Prah havde utallige Gange faaet Kaptajnen »hængt op« paa et Væddemaal, saa ofte, at denne nu kun gik og lurede paa en Lejlighed til at »ta« sin hidtil ubesejrede Modstander. Da Fuldmægtigen imidlertid var en snu Rad, var dette ikke saa lige til.

Bramsen spekulerede den ene Plan ud efter den anden, men ingen syntes ham sikker nok. Og Hævntørsten voksede — indtil en solhed Eftermiddag et pludseligt Indfald gav ham en kærkommen Anled-



— »Top, jeg vædder«, sagde Bramsen.

ning til at udfordre Fuldmægtigen.

Efter Middagen begav han sig ned til den lokale Badeanstalt for at tumle sig en Times Tid i Sundets svale Bølger. Idet han gaar ind i sit Rum for at foretage den nødvendige Af- og Omklædning, faar han Øje paa Fuldmægtigen i Rummet ved Siden af — og saa var Væddemaal-Planerne der igen. I Dag skal han knaldes — i Dag skal han bøde for sine overlegne, syrlige Smil, — den, der ler sidst, ler bedst! — Hævnen er sød, ha, ha! Og Bramsen gottede sig ved Tanken — en Idé spirede frem i hans Hjerne.

Han tvang sig til elskværdigt at hilse og gemytligt at snakke om Vejret og det forestaaende Sogneraadvalg. Prah gik ind paa Konversationens lette Bølgelængde, men var dog forberedt paa,

at et eller andet uventet muligvis vilde ske. — De havde været i Vandet en halv Times Tid og laa nu og soled sig Side om Side yderst paa Badebroen. Det friske Bad havde ikke formaaet at kølne det nyoprettede gode Forhold imellem dem, tværtimod. De lo og skæmtede, alt medens de gensidig pønsede paa et rigtig hazarderet Forslag til et Væddemaal — Fuldmægtigen for at drille Kaptajnen og denne for endelig en Gang at kunne faa Revanche.

Kaptajnen var den, der spillede ud:

— Ærlig talt, Fuldmægtig Prah, jeg vil holde omtrent, hvad det skal være, paa, at De ikke tør ta' den fra Vippen — med Skjorte, Flip og Straahat paa, — hva' behar' — De tør ikke, vel?«

Haanden var triumferende rakt hen mod Fuldmægtigen. Vilde han nu bare slaa til uden at overveje alt for længe, saa var Sejren ham vis. Han kendte den pertentlige Fuldmægtig for godt til at vide, at den Historie gik han alligevel ikke ind paa, naar det endelig kom til Stykket. Og i modsat Fald havde han da Fornøjelsen at se ham gaa paa Hovedet i Vandet med samt Skjorte, Flip og splinterny Straahat. Hvilket Syn! Der var altsaa faktisk Gevinst hver Gang, hvordan Væddemaalene saa end faldt ud.

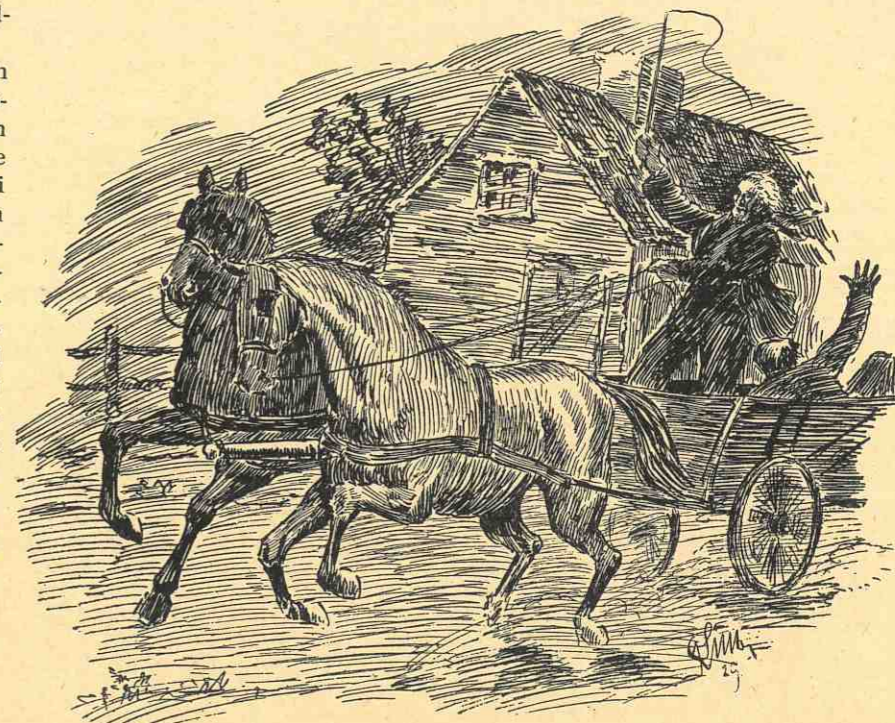
— Naa, kom nu! De tør ikke, Prah! det tænkte jeg nok — hvad vædder vi?«

Fuldmægtigen laa ubevægelig paa Ryggen og stirrede op i de drivende Sommerskyer. Saa slog han pludselig sin Haand i Kaptajnens fremstrakte:

— All right! Det gælder en bedre Frokost til begge Familier paa Jernbanehotellet paa Søndag. Gaar De ind paa det, Kaptajn?

Kaptajnen tøvede et Sekund, saa svandt alle Betæneligheder bort i et frydefuldt Smil:

— Top, Fuldmægtig, jeg vover Frokosten. Der veksledes Haandtryk, og dermed var Sagen af-



Skipper Bramsen drattede ned i Bunden af Vognen.

gjort. Prah satte i Løb hen ad Badebroen og forsvandt ind i Baderummet.

Kaptajn Bramsen gottede sig: — Ha, ha — skulde han mon ikke betænke sig i sidste Øjeblik. Naa, ellers var det vel ogsaa en Frokost værd at se den storsnude Landkrabbe majet ud som et Fugleskræmsel gaa paa Hovedet i Ballien — dømt til at forblive paa Badeanstalten, til Skjorten var tørret igen.

Han berettede, hvad der skulde foregaa, til et Par af Badeanstaltens Stamgæster, og snart efter var alle de øvrige Tilstedeværende indviet, og man samlede sig paa Badebroen, spændt paa at overvære det komiske Optrin.

Det varede kun et Øjeblik, saa aabnedes Døren til Omklædningsværelset, og Fuldmægtigen traadte ud — ganske efter Programmet kun iført Skjorte, Flip og Straahat.

En skraldende Latter hilste ham fra den særdeles nøgne Tilskuerkreds. Det var ogsaa et kosteligt Syn. Med gravitetiske Skridt gik Prah ud paa Vippen, tog Hatten af og bukkede dybt for Forsamlingen. Folk lo og klappede.

Kaptajnen fulgte spændt Begivenhedernes Udvikling; der var ingen Tvivl længere om, at han vilde tabe Væddemaalene. Men saa havde det da ogsaa kostet Fuldmægtigen en Straahat, en Flip og en vaad Skjorte: — Ha, ha, ha. Han morede sig allerede paa Forskud.

Alles Øjne var nu rettet paa Manden i det ejendommelige Kostume. Et Fotografiapparat klikkede, og Synet var forevigt.

Fuldmægtigen løftede begge Arme i Vejret, bøjede sig lidt ned i Knæene — og sprang.

Plask! Et Hyl af Latter fra Tilskuerne hilste den



modige, og man stirrede spændt paa Bassinets Bølgeringe, hvor kun en Straahat vuggede op og ned.

Nogle Sekunder efter kom Fuldmægtigens Hoved til Syne — pustende og spyttende svømmede han først hen efter Hatten, som han anbragte paa Hovedet, og derpaa hen til Trappen, hvor han kravlede op. Og medens Vandet drev baade af Skjorten og fra Hatteskylgen, gik han grinende hen til Kaptajnen, tog først Hatten af og derpaa den drivvaade Skjorte og rakte det hele til den maalløse Kaptajn: — Mange Tak for Laan, kære Bramsen, — ja, De undskylder mig nok, at jeg tillod mig at benytte *Deres* Garderobe til Eksperimentet. Overenskomsten indeholdt, saa

vidt jeg ved, ingen Aftale om, hvem der skulde lægge Dragt til. Saa jeg gik ud fra — — —

Kaptajn Bramsen stod forbløffet med sine drivvaade Beklædningsstykker. Saa forstod han, at denne nederdrægtige, rævelumske Fuldmægtig atter havde »taget« ham, — endda rigtig gammeldags.

— All right! sagde han og forsøgte et Smil, som dog stivnede i en Grimase. Vi mødes til Frokost i Morgen — det skal være mig en Fornøjelse at fejre mit sidste Væddemaal paa en festlig Maade. Paa Gensyn, kære Fuldmægtig.

Kaptajn Bramsen væddede aldrig mere; det blev et Princip hos ham. Han var kureret.

Fisketørring paa Christianshavn.



Med det milde Foraarsvejr i Slutningen af Marts begyndte Klipfiskesæsonens Optakt for de smarte Forretningsmænd, som ude i den øverste Ende af Overgaden neden Vandet har anbragt de friskt slag-

tede Torsk, der ved Solens Hjælp og Salt omdannes til delikat Klipfisk. — En forholdsvis ny Industri herhjemme.

Marinemaleren Benjamin Olsen har faaet Tilladelse til at sejle med Orlogsskibet »Niels Juel« til Middelhavet for at gøre Studier.

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond har nu ogsaa udvidet sin filantropiske Virksomhed til Island, idet Hovedbestyrelsen har besluttet at stille et Beløb til Raadighed til Uddeling blandt gamle trængende Søens Veteraner i Isafjord og Reykjavik.

Foreningen af Arbejdsgivere ved Aarhus Havn har paa en Generalforsamling vedtaget at udtale sin Paa-skønnelse af, at D. F. D. S. under de vanskelige Forhold har gennemført Forbindelsen København—Aarhus og derved dokumenteret, at Aarhus Havn er tilgængelig. Den dygtige, maalbevidste Benyttelse af Rederiets fortrinlige Materiel, hedder det, har forøget Befolkningens Respekt for Selskabets viljestærke Ledelse.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890

Vare-



Mærke

TELOR.-ADR. PETROLEUM

K • Y • OG M • V •
KØBENHAVNS YACHT- & MOTOR-BAADSVÆRFT A/S
SUNDKROGSGADE 2. KALKBRÆNDERHAVN
Konstruerer og bygger alle Arter af Fartøjer.
Vinteropbevaring i luk. Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906 (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Tlf. Byen 3684 - Ryvang 133 Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvvej 12.

SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER
KØBENHAVN

Telegr.-Adr: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telf. 2075 & 2200 Statstelefon 2 AALBORG Telegr.-Adresse: 'UTZON'



GRUNDLAGT 1755

IVER C. WEILBACH & Co.

SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

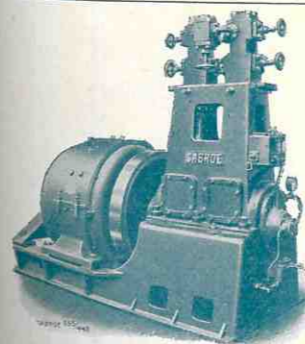
Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30.

KØBENHAVN.

TELEFON CENTRAL 1027.



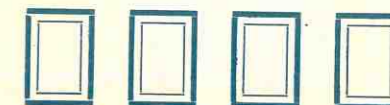
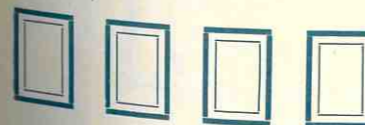
2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT.

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
ANKER HEEGAARDSGADE 3. — TELEGRAM-ADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764.



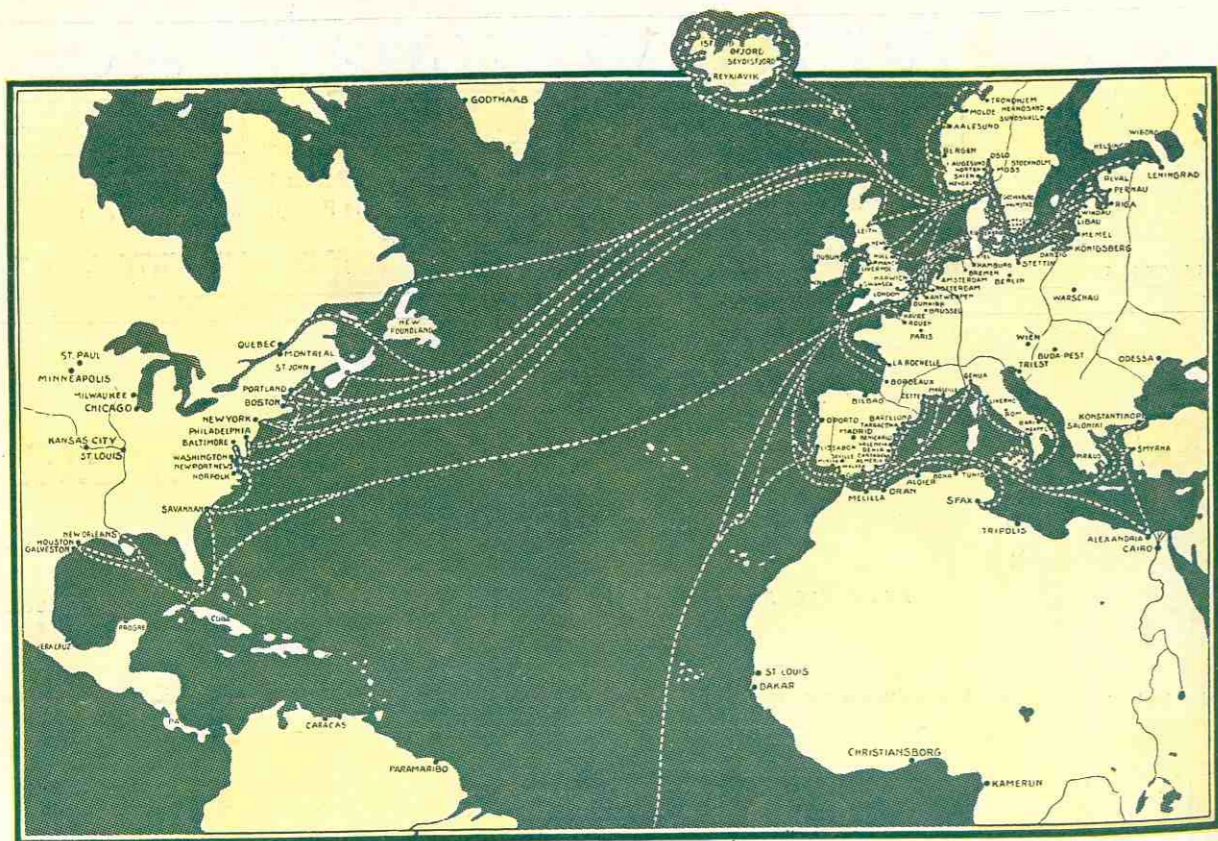
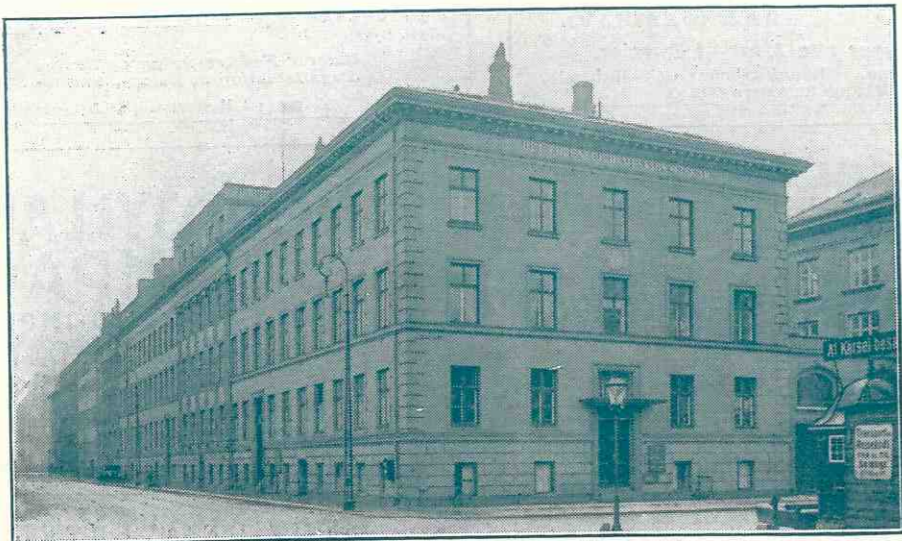


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

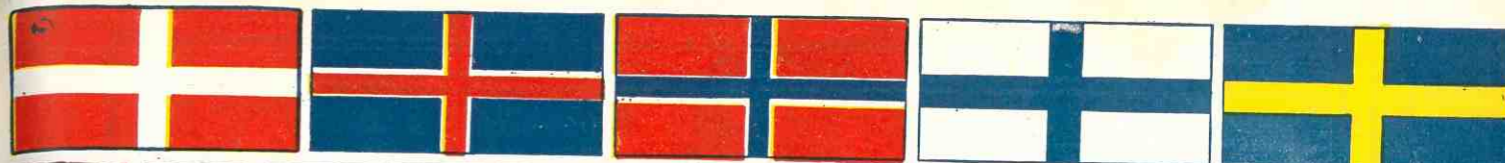
AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsejerforening, Danske Selskabsrederier, Foreningen for Officerer og Mandkaber i Handels- og Orlogsmarine, Marinelovningen, Dansk Fiskeforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of 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
RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN

Skoleskibet „København“.



Læs vor udførlige Skildring af Livet ombord, som er ledsaget af talrige Illustrationer.

No. 5 36 Sider. 1929

36 Sider. M A J 6. AARG.

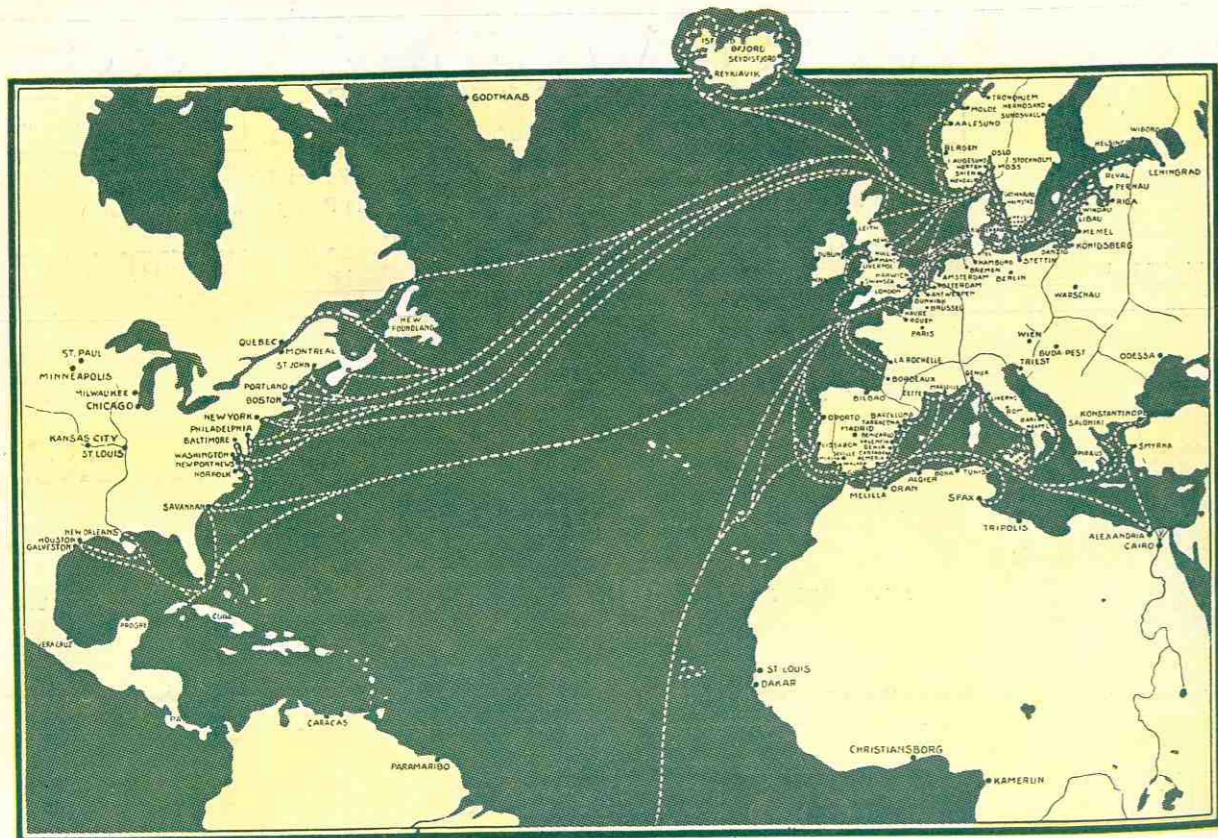


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsredieretning, Danske Sejlskibsredier, Foreningen for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineløringen, Dansk Fiskefløtning, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Partier og The International Seafarers Federation.

"THE VIKING"

PUBLISHED WITH THE APPROVAL OF: All the Danish Associations of 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
RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN

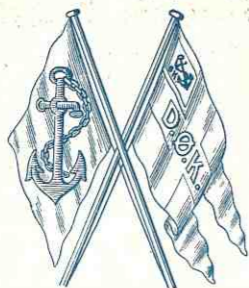
Skoleskibet „København“.



Læs vor udførlige Skildring af Livet ombord, som er ledsaget af talrige Illustrationer.

No. 5 36 Sider. 1929

36 Sider. MAJ 6. AARG.



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

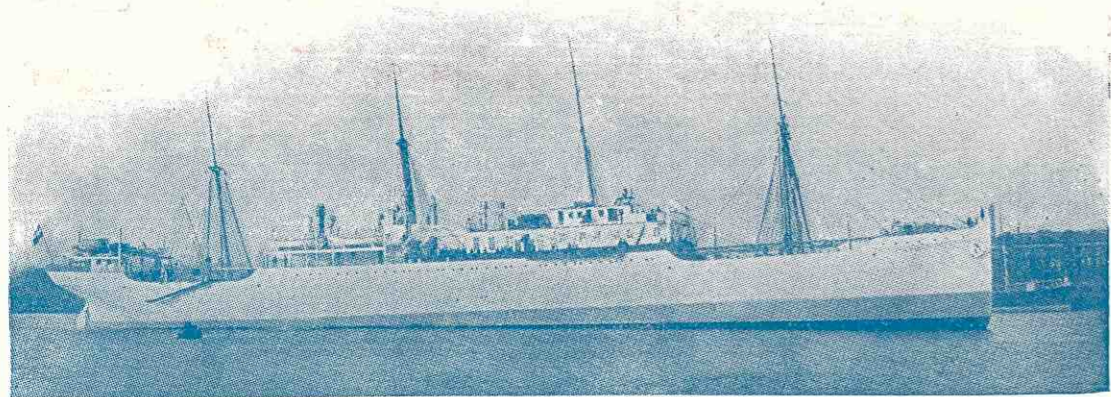
FILIALER: BANKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores.

Nyhavn 45-47, København

Hovedoplæg for Danmark.

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Set. Annæ Plads 28

Telf. 1535-5836 — Statstelf. 527

København K.

Telegram-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse HANSEN.

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. 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-Afdel.

Københavns Bunkerkul-Depot

Prima Kvaliteter.

Ingen Udgifter.

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Hurtig Ekspedition.

TELF. 1243-12843.
TELGR.-ADR: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime Maanedsmagasin.

Vikingen bringer de fleste Illustrationer fra Søfarten.

Vikingen har Bud til alle, der interesserer sig for Livet til Søs.

Vikingen indeholder altid spændende Oplevelser fra Havene.

Vikingen er Organet, der højner Søfarten.

Vikingen bringer Selvoplevelser, skrevne af Søfolk.

Vikingen udgaar med flerfarvede Forsidebilleder.

Vikingen er kort sagt det Organ, som enhver, der har Føling med Søfarten, bør læse.

Vikingen koster kun Kr. 1,50 Kvartalet, Kr. 3,00 halv-aarlig og Kr. 6,00 helaarlig.

Vikingens Abonnement tegnes gennem Postvæsenet eller paa Ekspeditionen, Ny Østergade 32, eller købes hos vore Forhandlere.

Fortæl alle, om alt det gode, De læser i »Vikingen«, saa vokser Maanedsskriftet og bliver endnu bedre.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

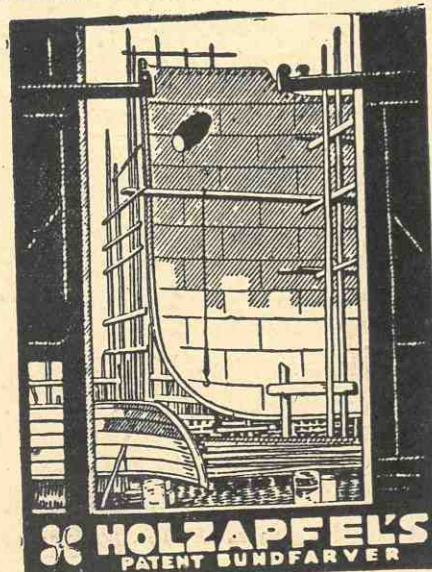
LOSNING & LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

GRATIS et stort smukt Fotografi

18 × 24 cm af Skoleskibet »København« kan enhver faa, der skaffer en Aarsabonnet paa »Vikingen«.



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPPEL'S
PATENT SUNDEFARVER

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

Radioens Sejrsang.



En Fisker, der rigtig gouterer Vejrmeldingen i Land.

Den eminente Opfindelse, som glæder saa mange Hjem Verden over, og hvis Ydeevne er saa virkningsfuld i givne Tilfælde ude paa Havene, bliver nu ogsaa udnyttet af de mindre Fartøjer rundt om ved Kysterne.

I en Mængde Fiskerifartøjer er saaledes »Lytningen« bleven en Underholdning, som fordriver mangelig Stund paa den festligste Maade.



INDHOLD

Skoleskibet »København«. Forsidebillede.
Commander Richard E. Byrd. Hovedformalet med Ekspeditionen til Sydishavet af Ad. P. (Illustr.)
Et Tab indenfor Handelsflaaden. (Illustr.)
En Hvalfanger paa Bedding. (Illustr.)
Sejlsporten herhjemme, af Hougaard Petersen. (Illustr.)
Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib, af Hovmester A. C. Mauritzen. (Illustr.)
Naar Maskinen havarerer — Onkel fortæller — (Illustr.)
Skoleskibet »København«, Betragtninger af Ad. P. og Skildring af Opholdet ombord m. m., af Styrmand Sv. Panduro. (Illustr.)
Nyeste Befordringsmiddel over Oceanerne.
Havenes berømte kvindelige »Stowaway«, Mrs. Betty Brogan. Skildring af Miav. (Illustr.)

I kinesiske Søroveres Vold. Kaptajn Haring fortæller sine grufulde Oplevelser. (Illustr.)
D. F. D. S. nye Engelskbaad, Motorskibet »Esbjerg«.
Aktivitet i Lystbaadehavnen. (Illustr.)
Stemninger fra Havet, af Maskinmester Aage I. Chr. Pedersen.
Stabelafløbning fra B. & W.
En Kollision i Østen.
Radioens Sejrsang. (Illustr.)
Kadetternes Hjem i Nyboder — En 60aarig Fødselsdag, af Ad. P. (Illustr.)
De første Vikinger i Amerika, af Edouard Hensé.
Øresundets Glæder. (Illustr.)
To danske Kaptajners Jubilæum i Østen. (Ill.)
Wonsild & Søns Jubilæum.
Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond.

DE PRIVATE ASSURANDÈURER

Tlf. Central 6 og 4106
Tlgr.-Adr. »PRIVATE«

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRING

Slotsholmsgade 5.
København K.

Stiftet 1786

DANMARK
VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED Ø PRIS. HELAAR 6 KR., HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL 1,50 KR. Ø PORTOFRIT OVERALT Ø REDAKTION OG EKSPEDITION. NY ØSTERGADE 32 Ø TELEFON 9822

COMMANDER RICHARD E. BYRD

Hovedformalet med Ekspeditionen til Sydishavet.

Hvis nogen skulde være tilbøjelige til at tro, at det er for at proklamere De Forenede Staters Suverænitet over en Del af Sydpolterritoriet, at Commander Byrd opholder sig nede i Sydishavet, som Englænderne maaske mener, saa er det urigtigt.

Suverænitetet over Isstrækninger dernede turde ikke lægge saa stort Beslag paa Byrds Beskæftigelse ved denne Lejlighed. — Nej, Byrds ukuelige Vilje og hans personlige Indsats, der driver denne Forsker frem til de store Bedrifter, har denne Gang et Formaal af hel anden Betydning, det er nemlig knyttet til en Sag af saa almen Interesse for hele Menneskeheden paa vor lille Klode, at Videnskaben med største Spænding afventer hans Beretning. — Man vil nemlig af denne faa at vide, — ikke hvor meget Kul, Guld eller Olie der findes i Sydpolslandene, men om den store Iskalot, som nu dækker vor Jords Sydpol, vokser eller svinder ind. — Geologerne haaber, at den holder sig uforandret, men det er ikke, hvad de venter.

Denne mægtige Ismasse eller Kalot, som vi vil kalde den, er ca. 1800 Fod tyk og dækker et Areal af ca. 5 Millioner engelske Kvadratmil. Den indeholder 10 Kvadratmillioner Tons Is og Sne. En koncentreret Vandmasse af saa mægtige Dimensioner, at hvis den smeltede,

vilde denne hæve Vandspejlet i alle Oceaner og Have mellem 50 og 100 Fod og som en Syndflod oversvømme alle lavtliggende Lande og drukne alle Havnebyer ud.

Jordens mest værdifulde Egne vilde blive forvandlet til store Have, og Landkortet vilde se ud, som om det var fra en anden Planet.

Danmark, Holland og mange andre Lande, der kun hæver sig ubetydeligt over Havoverfladen, vilde næsten forsvinde, og det salte Hav vilde strække sine Arme dybt ind i de store Kontinenter. Ørkenen Sahara vilde f. Eks. blive til en stor Havbugt. — Mennesker maatte klumpe sig sammen paa de højt liggende Steder, og Kampen for Tilværelsen vilde ikke blive blid. — Der er Optimister, som mener, at lige meget hvor meget den men-



Byrd.

neskelige Race formerer sig, vil der dog altid være nyt Land og Føde nok til, at Menneskene kan trives, og man paastaar endog, at en skønne Dag har Videnskaben opfundet Midler til at borttø al Isen, som dækker saavel Nord- som Sydpolen, og at der da vil kunne fremtrylles et frugtbart Land, hvor Millioner af Mennesker kan leve.

Vi tillader os at tvivle — for der er vel allige-

vel Grænser for, hvad vi smaa Menneskebørn kan tillade os.

Naturam furca pellas ex... Jager med Vold man Naturen paa Flugt.... saa tror vi, det



Iskalottens høje Tinder.

(Bemærk de smaa Mænd øverst oppe.)

gaar ilde i det Tilfælde, og hvis en Videnskabsmand forsøgte at iværksætte denne Plan med Istøningen af Polerne, er der vist ingen Tvivl om, at man hurtigst muligt maatte uskadeliggøre ham.

Vi lever antagelig i en Tidsperiode mellem den sidste Istid og en subtropisk Tid, som eventuelt kan være i Anmarch.

En anden Kalamitet foruden selve Over-svømmelsesfaren bliver Mikrober og Insekter, som nu sover en dyb Søvn under det 1800 Fod svære Istæppe. Tidligere Ekspeditioner har ved Boringer konstateret, at der findes levedygtige mikroskopiske Væsener, som, naar de bliver tøet op, er levedygtige.

Hvis nu Byrds Ekspedition konstaterer Tegn paa, at Ismassen virkelig er i Færd med at optø, saa maa det blive Videnskabens Sag at træffe Forberedelser til at imødegaa en saadan Eventualitet, en Katastrofe, som dog intet nulevende Menneske behøver at frygte for, thi det ligger jo ude i en meget lang Fremtid. Men Byrds Undersøgelser kan dog alligevel give Videnskaben et Fingerpeg.

Hvis Byrd virkelig formaar at konstatere, at den store Ismasse for Alvor er begyndt at tømpe, saa bliver det sikkert formaalstjenligt at udsende endnu en Ekspedition for saa nøjagtigt som muligt at finde ud af, med hvilken Fart Smeltningen foregaar.

Den kan fortælle os, hvor hurtigt Havet vil stige, f. Eks. at for hver 35 Fod, Ismassen bliver lavere, vil Havets Overflade stige 1 Fod o. l.



Ved Foden af de gigantiske Isformationer.

Tidligere Undersøgelses Ekspeditioner formener, at Sydpolens Iskalot er svunden mindst ca. 8—900 Fod siden den sidste Istid og har

— Sig, at De har læst det i 'Vikingen'!

Byrds Ledsagere paa Sydpolsekspeditionen.



Kaptajn Rønne.



Henrik Johansen,
Islods.



Carl Petersen,
Radiotelegrafist.



Christoffer Braasen,
Matros.



Malcolm Hanson,
Radiotelegrafist.



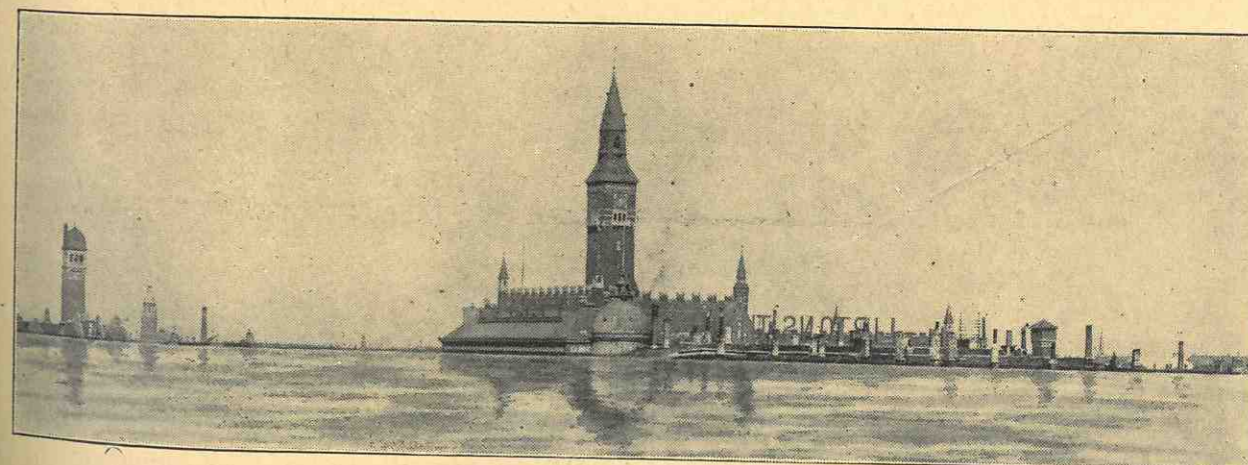
Sverre Strøm,
Matros.



John Jacobson,
Ishavslods.



Frank Fritzen,
Maskinist.



Et Fremtidsprospekt, set fra Raadhuspladsen, hvis Sydpolsisen begynder sin Smeltningproces.

— Sig, at De har læst det i 'Vikingen'!

derved bevirket Havoverfladens Stigning af 25 Fod. — Legenderne om Syndfloden og Atlantis, det store forsvundne Land i Atlanterhavet, stammer sandsynligvis fra periodiske Smeltninger af Polernes Ismasser....



Byrds Skib »Samson« til Sydpolen.

Men, som sagt, det er noget af det Slør af Naturens Hemmeligheder ved Polerne, Amerikaneren Byrd med sin Ekspedition er ude for at løfte en Flig af, en Opgave, som man maa længes efter kan blive løst saa tilpas godt, at man herefter igen kan træffe yderligere Dispositioner for et stort Fremtidsarbejde.

Ad. P.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges fornylig en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Santa Inez«, Værftets Byggenummer 552, bygget for Regning Messrs. Grace Steamship Company Incorporated, New York City, U. S. A.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Passagerfart i Amerika.

Der er Plads til 75 1. Kl.s og 48 3. Kl.s Passagerer. Dets Hoveddimensioner er følgende: 370'—0" × 53'—0" × 32'—0", og Bæreevnen er ca. 4550 Tons d. w.

Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 4700 I. H. K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

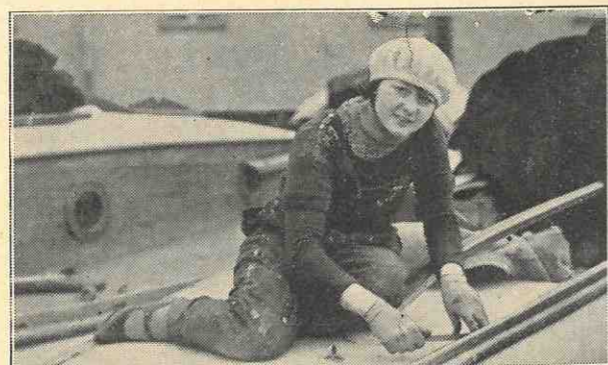
I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

D. F. D. S. nye Englandsbaad, Motorskibet „Esbjerg“.

Fornylig afleverede Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri et nyt og moderne Motorskib til D. F. D. S. Baaden, der bærer Navn efter Rutebyen Esbjerg, er nu indgaaet i Sejladsen fra nævnte By til Parkeston og vice-versa. Den føres af Kaptajn Nielsen, der tidligere bl. a. har ført »Parkeston«. Den ny Baad er Søsterskib til de to andre prægtige Motorskibe »Jylland« og »Parkeston«, og da Ruten er meget trafikeret og yderst populær, vil D. F. D. S.'s nye Skib, der tilfredsstiller alle Nutidens Fordringer med Hensyn til Passagertrafik up to date yderligere forøge de Rejsendes Antal ad denne hurtige og bekvemme Rute.

Aktivitet i Lystbaadehavnen.

Forinden vore Lystsejlere tager Sommerglæderne ved Sejlporten rigtig til Indtægt, maa der rigtignok ogsaa tages en lille Tørn for at blive sejlklar. Alt skal jo være tip-top.



Som man ser paa vort øverste Billede, undslaar den unge Dame sig ikke for at bone Dækket, og det nederste snapshot viser hele Familien i største Aktivitet.



Øresundets Glæder.



Førnejet Ungdom i Kajak før Start.

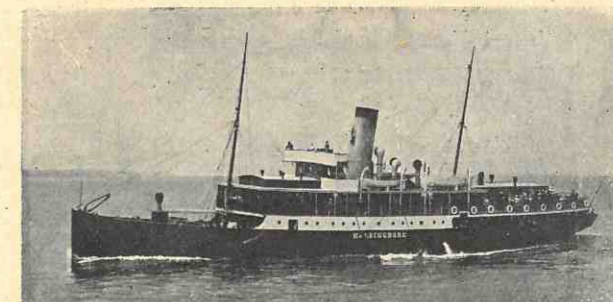
Kajaksporten besidder ogsaa en Charme, eftersom flere og flere Deltagere melder sig med den ganske originalt byggede Baadtype i vore Farvande. Grønlanderne, som paa primitiv Vis konstruerede disse Enkeltmandsbaade, anede sikkert ikke, at deres Konstruktion skulde blive saa populær herhjemme Aarhundreder efter, men saadan kan det altsaa gaa til, naar moderne Ungdom bliver sportsinteresseret. Selv om vi almindeligvis ikke vover os altfor langt ud fra Kysten i en Kajak, saa lærer man dog hurtigt at manøvrere den ganske fortrinligt, uden dog, som paa grønlandsk Vis, at slaa Koldbøtter med dem.

Morsomt er det at se, hvor let og elegant en saadan Kajak smutter frem og tilbage mellem alle de forskellige større og mindre Fartøjer. Der bliver altid en lille aaben Passage for en Kajak, om det saa er mellem Anløbsbroernes Pæleværk.

Med Damper i Sundet.

For alle de Tusinder, der ikke paa anden Facon kan nyde Sundets Skønhed og Velvære, sørger som vanligt D/S »Øresund«s Rute- og Udflygtsbaade langs Kysten.

Yderligere sattes der i Aar en ekstra Nybygning



S/S Helsingborg.

Klar ved Aarerne.

Roklubbens »Skjold«s første Baad starter i Aar.

ind i Farten, saa at Direktør Suenson tillidsfuldt forventer at kunne modtage Sæsonens run.

For Restaurationens berømte Herligheder sørger Overhovmester Olesen.

STEMNINGER FRA HAVET

Oceanets ensomme Søn.



*Fra min tavse Post bag Rattet
har jeg fulgt Kompassets Streger,
holdt min Skude støt i Kursen —
til jeg løstes fra min Dont.
— Og jeg slentrer op paa Bakken
til Ventilen, som jeg plejer,
for at favne Oceanets
verdensvide Horisont.*

*For at sende mine Tanker
som en Sværm af vilde Fugle
ud i Rummet for at finde
blot et lille frugtbart Frø.
Skønt — jeg ved, at de kan søge
rundt den hele Klodes Kugle, —
det er her paa Oceanet,
de vil leve og vil dø.*

*Hverken Rios hede Nætter
eller Friscos Knejspeglæder
kan faa Savnets dybe Streng
til at sitre i mit Sind.
Nej, — mit Liv er Oceanet,
naar det smiler, naar det græder,
og det trykker Bølgesprøjtets
salte Kys imod min Kind.*

*— Men engang, naar Dagen hælder
og det sidste Glas er slaaet
og min Sømandssjæl har ankret
i sin Rejse sidste Havn, —
svøb mig da i Barndomsfaget
under Tropehimmel-Blaaet
og lad Sønnen finde Hvile
i sin Moders aabne Favn.*

Ejnar J. Mikkelsen

„Georg Stage“ paa Togt.

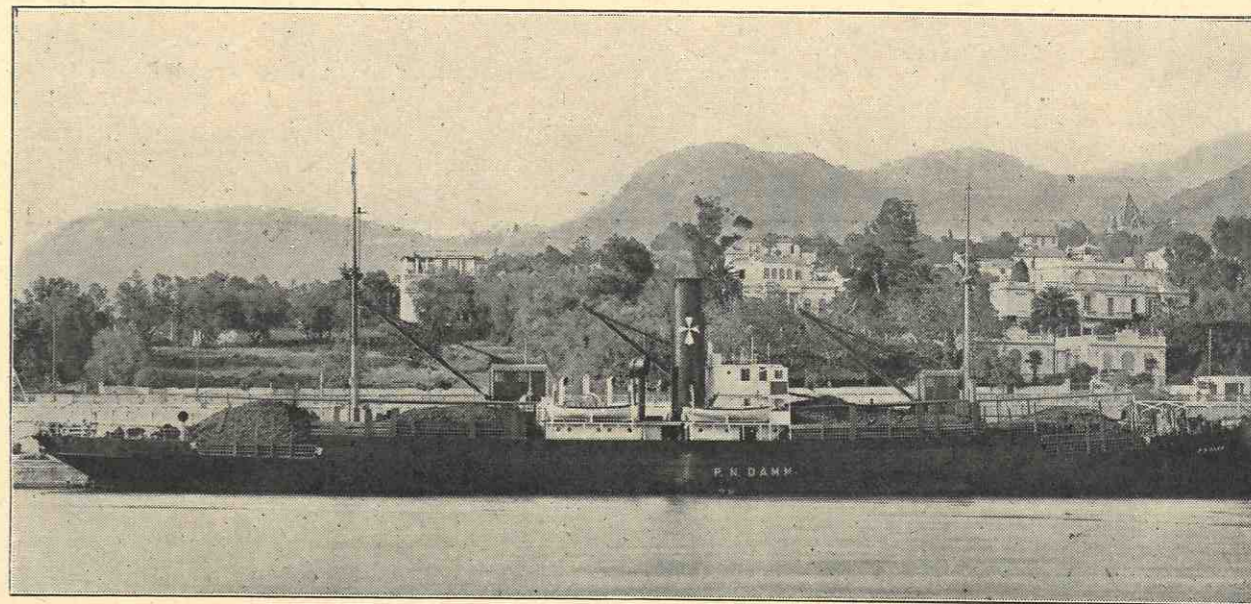
Et sikkert Foraarstegn er det den Stund, Skoleskibet »Georg Stage« lægger ud med sine 80 Dreng og deres Lærere, for at »Tophuerne« kan faa en Forsmag paa Livet til Søs i en af de gamle Svaner.

Til at begynde med faar Drengene kun Lov til at betragte Øresundets Kyster fra Dæk og Rigning i en Maaned Tid, saa gaar der en Maaned i Kattegat og derefter atter en Maaned i Østersøen.

Men naar den Tid er svunden, lufter »Georg Stage« sine Vinger over Nordsøen til Stenkulsøen, for at de unge Søgutter ogsaa kan faa Lov til at prøve denne lille Mundsmag af de længere Ture med Ophold paa fremmed Strand.



Et Tab indenfor Handelsflaaden.



Dampskibsselskabet »Vendila« (Svendsen & Christensen) mistede for kort Tid siden en af sine bedste Baade, idet dets Damper »P. N. Damm« sank i Biscayabugten efter en Kollision med den franske Damper »Elima« af Le Havre.

»Elima« traf »P. N. Damm« i Bagbords Side af Forskibet og fik selv Stævnen stærkt beskadiget. Den 22 Mand store Besætning blev straks efter Kollisionen optaget af den franske Damper og indbragt til St. Nazaire, hvor der af den derværende danske Konsul blev optaget en foreløbig Søforklaring, inden Hjemsendelsen fandt Sted.

»P. N. Damm« var paa Rejse fra Tunis til Aberdeen i Skotland med en Ladning Espartogræs.

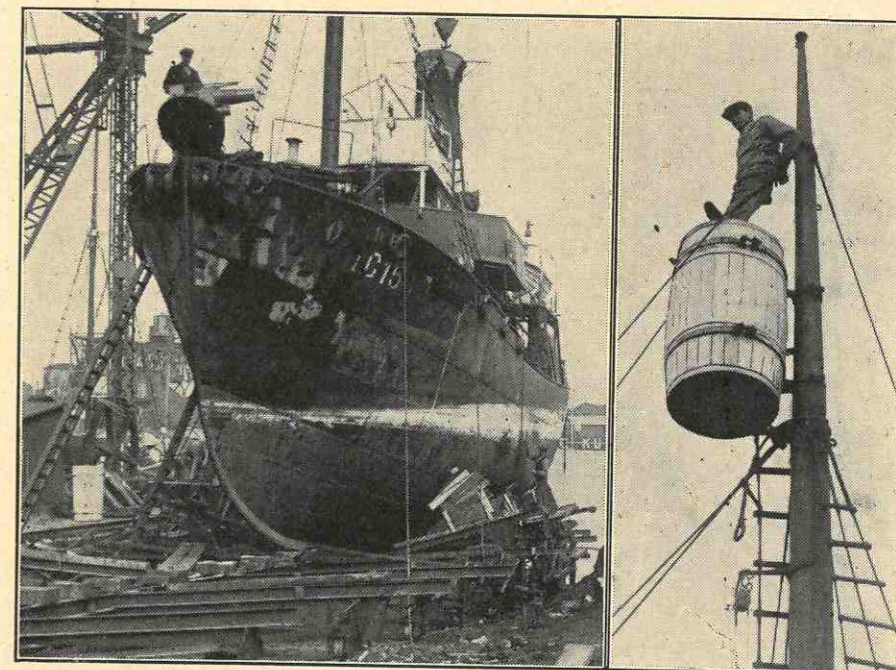
»P. N. Damm«, der var paa 4160 t. d. w., var et af »Vendilas« største og fordelagtigste Skibe, og var især godt egnet til Jordnøddetarten. Den blev bygget paa »Københavns Flydedok og Skibsværft« i 1924 efter de mest moderne Principper og var i et og alt udrustet up to date.

Den var et udmærket Søslib, der selv med fuld Last kunde holde en Fart af 10—11 Knob med et saaringe Kulforbrug som 12 t i Etmaalet. Skibet er i det sidste Aarstid blevet ført af Kapt. Nielsen, som jo er uden Skyld i det kedelige Uheld. Ovenstaaende Billede stammer fra Nizza, fra Skibets Jomfrurejse.

J. M. Bøge.

En Hvalfanger paa Bedding.

Den gamle Grønlandsfarer, Kaptajn Ejnar Mikkelsen, lod sine to Hvalfangere »Sumbö« og »Suderö« faa et grundigt Eftersyn ude paa Nordhavnsværftet i Kalkbrænderihavnen, forinden de stævnedes op til Grønlands Kyster, hvor Hvalerne nu skal forstyrres efter Vintrens fredelige Tilværelse. — »Sumbö« og »Suderö« holder hver ca. 150 Registertons og er vel udrustede til den strenge Omgang deroppe. — Paa Billedet ses »Sumbö« paa Bedding. I Stævnen er Harpuncanonen placeret og tilhøjre har vi Udkigstønden, i hvilken Skytten for Tilfældet har taget Stude, da vor Fotograf tog ham paa Kornet.



— Sig, at De har læst det i »Vikingen«!



ER er vel ingen Sportsgren, der har lidt saa meget under Deflationsperioden som netop Sejlsporten — mærkeligt nok, da Sejlsporten fremfor mange andre har den Fordel at kunne drives ganske efter dens Udøvers pekuniære Omstændigheder, men selvfølgelig bli-

ver den dyr, hvis man vil holde Kapsejler og have Chance for at hjemføre Præmierne, da skal en Baad holdes i Trim til det yderste, og det koster Penge, det er særligt paa det Omraade, at man mærker de daarlige Tider.

Den gyldne Tid for nogle Aar tilbage, da den ene store, dejlige Yacht laa ved Siden af den anden ude langs Langelinie Molen, og da vi havde en halv Snes 6 Mtr., der mødte til Kapsejls den ene Søndag efter den anden, da var der Gang i Sporten. Den Tid er forbi, de flotte, store Yachter er sejlet tilbage til England, hvor de kom fra, og af 6 Mtr. er der kun en 2-3 Stk. tilbage; men man haaber jo paa, at vi kun er nede i en Bølgedal i Øjeblikket, og at vi snart kan se frem til ny og bedre Tider.

Aarsagen til Sejlsportens Stagnation i Øjeblikket maa foruden i Pengeknapheden ogsaa søges andre Steder, Pengemangelen er vel ikke den eneste Aarsag. Der har i Sejlsportsblade ivrigt været drøftet de forskellige Aarsager, og af disse har særligt den saakaldte Kapsejls Træthed været omdisputeret, dog uden paaviselige Resultater; men hvor Grunden end ligger, arbejdes der maaltbevidst og intenst rundt i de forskellige Klubber paa igen at faa Sejlsporten banket op ikke alene til Gavn for Sporten, men ogsaa i aller højeste Grad til Gavn for dens Udøvere. Med dette være ikke sagt, at det hele ligger brak. Vi har dog endnu vore smaa raske 22 m², som sejles godt og behændigt, og ligeledes den i Aar nystartede Klasse af 20 m², der selvfølgelig ogsaa er et

Lyspunkt, man ikke maa glemme. Fraregnet disse 2 Klasser er i Virkeligheden hele Resten af den danske Lystsejlerflaade en kedelig Blanding af godt og ondt. Der er sikkert ingen Steder i Verden, hvor der ses en saadan Blanding af alle mulige og uaulige Baadetyper som netop i Kongens København, og denne Uensartethed i Materiel, kan man roligt paa-staa, har en ikke uvæsentlig Skyld i de daarlige Tider for vor Sejlsport.

Kappestrid er altid det, der faar en Sportsgren til at florere, og jo kraftigere Konkurrencen er, jo mere Interesse kommer der frem, men slappes Kappelysten som i dette Tilfælde grundet paa det uensartede Baademateriel, hvor al Sejlsads foregaar efter Respitberegning, slappes Interessen selvfølgelig ogsaa.

Med Ordet Kapsejlsads er det hele dog ikke sagt. Sporten kan ogsaa drives paa andre Faconer, f. Eks. Tursejlsads, længere eller kortere, alt eftersom ens Tid tillader det, og til det er de danske Farvande i den Grad ideelle, at man ikke finder noget smukkere og kønnere noget Sted i Verden. Ingen, der ikke kender det, kan forestille sig den Stemning, der kan være over Vandet, naar man en Sommermorgen f. Eks. sejler ned igennem Bølgestrommen, Smaalandsfarvandet for ikke at tale om Svendborgsund. Ingen kan forestille sig det Væld af Ro, man føler, naar man sidder i sin Baad, der sagte ølleder hen over Vandoverfladen. Der er desværre saa faa, der faar Lejlighed til at være med paa en saadan Tur, men har man endelig været det, glemmer man det aldrig, og det varer ikke længe, før man selv har en Baad og gør saadan en Tur om igen.

Mange virkelig fremragende, dygtige Sejlere foretager lange Ture med deres Fartøjer hver Sommer, men naar man ser deres Baade ligge nede i Lystbaadehavnen ved Langelinie, tænker man sig ikke, det kan lade sig gøre med saadan nogle Smaatingester at sejle til Norge eller Finland eller saagar til Frankrig og England. Naar dette kan lade sig gøre, uden at man kan sige, at disse Sejlere er unødvendig dristige eller vovehalsede, beviser det kun, at Faremomentet ved at sejle er i den Grad relativt ringe i Modsætning til for Eks. Automobiliporten, saa at ingen ud fra den Forudsætning skal være

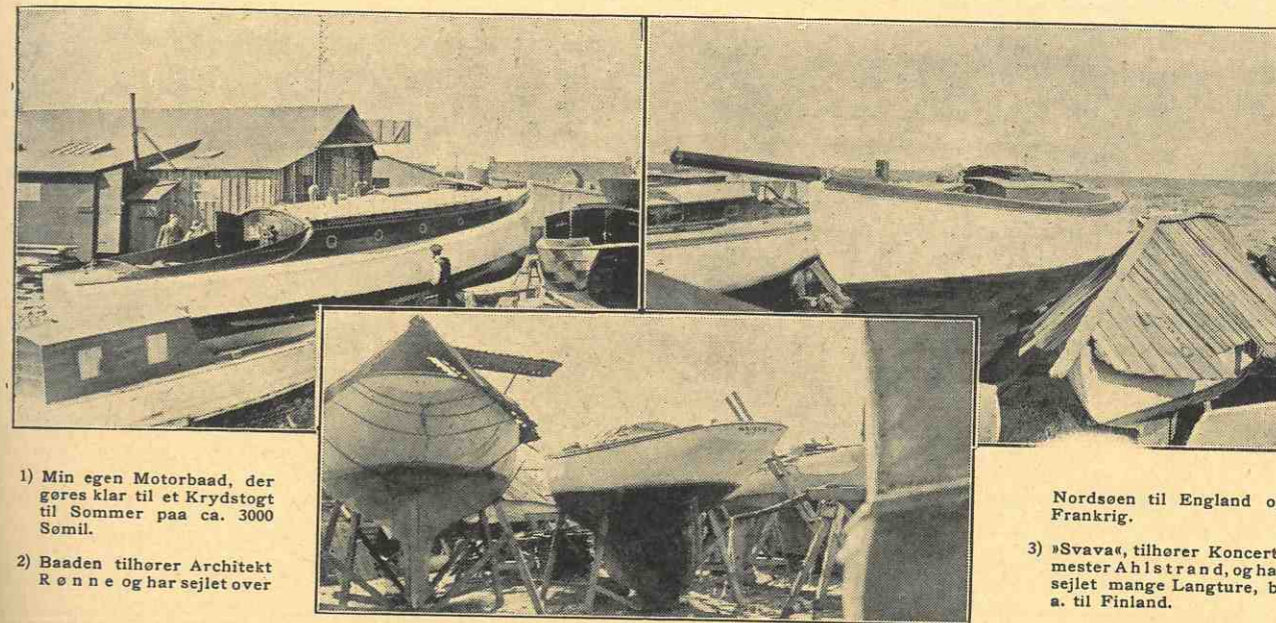


bange for selv eller hindre deres Børn i at hengive sig til denne Sport. Det er en af de sundeste og raskeste Sportsgrene, man har, der tillige har den Fordel, at man kan nyde den sammen med sine Venner og Bekendte. Mange vil vel dertil sige: »Hvad kan det nytte, man kan jo ikke sejle, naar man ingen Baad har.« Men hvad det angaar, er det ikke saa slemt endda. Flere Klubber har paataget sig at raade Bod paa det, og man kan lære at sejle ved at indmelde sig enten i »Københavns Amatør Sejlklub«, Sejlklubben »Sundet« eller Sejlklubben »Frem«, der alle har Øvelsesbaade. »Kgl. Dansk Yachtklub« har ogsaa startet en Juniorafdeling, der

kan tage sin Mad med og koge sin Kaffe, maa det vel betragtes som en billig Søndagsfornejelse for Mand, Kone og Børn.

For at komme tilbage til Kapsejlsads kommer Tyngdepunktet for de store internationale Regattaer her i Skandinavien i Aar til at ligge ved Hankø i Oslo Fjorden, hvor Amerikanerne vil komme over og konkurrere og prøve paa at vinde den Pokal tilbage, Nordmændene vandt fra dem forrige Aar.

Vor egen Øresundsuge, hvor vi ogsaa venter en Del udenlandske Yachter, bliver afholdt i den sidste Halvdel af Juni Md. her ved København. Her har bl. a. ogsaa engelske Yachter lovet Deltagelse, men



1) Min egen Motorbaad, der gøres klar til et Krydstogt til Sommer paa ca. 3000 Sømil.

2) Baaden tilhører Architect Rønne og har sejlet over

Nordseen til England og Frankrig.

3) »Svava«, tilhører Koncertmester Ahlstrand, og har sejlet mange Langture, bl. a. til Finland.

allerede har kunnet notere en forbavsende god Tilslutning, saa man har jo de bedste Forhaabninger for Fremtiden.

En Ting, der ogsaa er ved at vaagne her i Danmark, er Motorbaadsporten. De ny hurtiggaaende amerikanske Motorbaade vækker i Øjeblikket berettiget Opsigt paa Langelinie, hvor de piler frem og tilbage med 100 Km. Fart. Det er lækre Ting, men selvfølgelig dyre i Anskaffelse og ikke mindst i Drift. Men Motorbaadsporten har det sideordnet med Sejlbaadsporten, at ogsaa denne kan drives for beskedne Midler. Ingen behøver at have en Motorbaad, der løber 100 Km. i Timen; men for de fleste vil det være tilstrækkeligt, hvis de kommer igennem Vandet med 20 Km. i Timen, og har saa vedkommende tillige en Motor, der kan gaa med Petroleum, kan han sejle en hel Time for 75 Øre; det kan ikke siges at være overvældende dyrt, naar dertil kommer, at enhver selv

som sagt egner vort Baademateriel sig ikke i Øjeblikket nævneværdigt til at tage Konkurrencen op med fremmede Nationer. Det er Folk med Penge, Energi og Offervillighed, Sejlsporten trænger til, men Energien er hos mange forduftet samtidig med Benzinosen og Landeveysstøvet. Den Dag, da det igen er gaaet op for Folk, at det ikke er ens personlige Velvære om at gøre at sluge saa mange Km. med deres Automobil som vel muligt, men at ens Velbefindende udelukkende er dikteret af Omgivelserne i Forbindelse med den frie, friske Luft, naar den Dag er kommen, vil Sejlsporten igen florere til Gavn og Glæde for dem, der vil dyrke den.

August Petersen

Aalborg Skibsværft, der nu ledes af Direktør Mygind, er siden den sidste Rekonstruktion kommet i god Gænge. Værftet har nu faaet Bestilling paa en Tankdamper paa 5500 Tons til et norsk Rederi, og i den Anledning har Aalborg Byraad i et lukket Møde vedtaget at kautionere for et Banklaan til Værftet paa 268,000 Kroner, mod at Bankraadet faar Sikkerhed i Nybygningen.

Forholdet er det, at Værftet for at faa Bestillingen, har maattet gaa ind paa at modtage en Obligation, som bliver staaende i Skibet med dette som Sikkerhed. Da Værftet, selv om det iøvrigt er velfunderet, ikke er anlagt paa at financiere udenlandske Rederiers Skibsbygning, har man ønsket at konvertere denne Prioritet med et Banklaan, og her er det, Byraadet er traadt hjælpende til med sin Kaution.

PAA JORDOMSEJLING MED DANMARKS STØRSTE SEJLSKIB

AF HOVMESTER A. C. MAURITZEN

(FORTSAT)

Naar Besætningen var færdig med Mønstring om Aftenen, indfandt Stewarten sig i Kahytten for sammen med Kaptajnen at drøfte næste Dags Kostservering. — Det var vel nok en god Læretid for en ung Mand. Man lærte, hvad der kan faas ud af lidet; men til Trods for, at alt det ferske var sluppet op, saa var der dog altid Variationer. Pies og Puddings varierede i det uendelige, og saa sælsomme Retter som »Cracker-hash« (knuste Kiks og Flæsk stegt i Ovn) og »Sea-pie« kunde laves paa mange forskellige Maader; men dette var jo Stewardens Hjerne, der skulde udfinde det. En særlig yndet Ret var »Boston baked beans«, som en Gang imellem blev serveret til Aften. Jeg hørte en Gang John sige til Styrmanden, en Dag, da der havde været lidt Krangel ombord, og Styrmanden kom og spurgte, hvad der gaves til Aften: »Nej, Styrmand, saa godt et Skib er »Copley« ikke, saa vi kan vente at faa »Boston baked beans« to Gange i een Uge.« Stewarden havde det særligt godt ombord, alle vilde gerne være gode Venner med ham; men det skete jo ogsaa ikke saa sjældent, at han stak en eller anden Lækkerbidsken ud, særligt naar der begyndte at komme et eller andet paa Traaden. Et Par Rugbrød ind i Folkelukafet, naar man i lang Tid har været tyggende paa Skibskiks, kan nok sætte hele Mandskabet i godt Humør; jeg husker den første Gang, at Kabysen skulde have en Hovedrengøring; jeg talte om det til John om Aftenen, og Svaret kom prompte: »Well, Steward, giv os et Rugbrød og en Daase Preservetkød, saa skal Kabysen være skinnende i Morgen tidlig.« Selvfølgelig slog jeg til, og her maa jeg indskyde, at ombord i »Copley« var et Løfte som et Åresord ikke alene i dette Tilfælde, men en Aftale blev altid holdt. Kabysen var meget stor i Forhold til mange af Nutidens i mange Skibe saa smaa Rum, nærmest som en lille Dansesalon. Maden var ens for alle ombord; der blev ikke gjort nogen Forskel, hvad det angaar, og tre Gange om Dagen blev der serveret de samme varme Retter til alle.

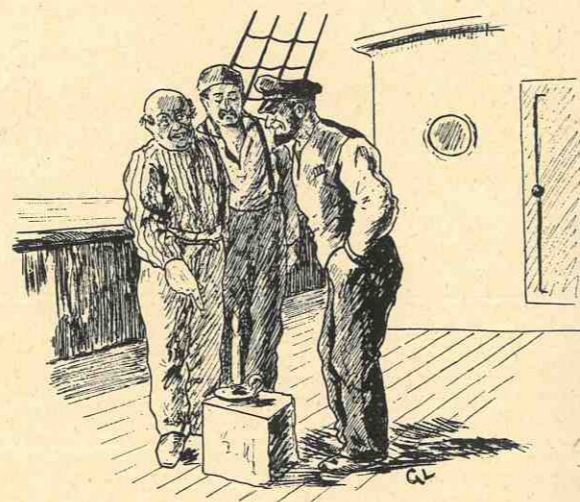
Da vi nærmede os Troperne, skulde jo de mindre stærke Sejl frem, og den Dag var en Oplevelse af Rang. Lemmen blev aabnet ind til Sejlkøjen, og det ene Sejl kom ud efter det andet; af og til smuttede en forskræmt Rotte forbi; men jo længere vi kom ind, des hyppigere skete det, og da endelig et Undermerssejl skulde bredes ud paa Dækket, saa vi her de nydeligste Rottereder med fra 6—10 søde, smaa, røde, nøgne Rotteunger i hver. Hundredvis af Rotteunger blev den Dag Hajers Føde.

Om Eftermiddagen kaldte Kaptajnen mig op paa

Halvdækket. »Kan De se det derude, Steward?« Det var Finnen af en stor Haj, der skar gennem Vandets Overflade. Lidt efter saa vi de tre smaa Lodsfske krese rundt om Skibet, og nu fik Smeden travlt med at lave en stor Jernkrog, medens Matroser klarede Wire og Tov til den ventede Fangst.

Stadig var de smaa Lodsfske der, snart forude og snart agter. Et stort Stykke Flæsk blev fastgjort paa den færdige Krog, og i tre Dage kresede Hajen om Lækkerbidsken.

Endelig den tredje Dags Eftermiddag saa vi Hajen gøre den omdrejende Bevægelse, og — »Haps« —



Folkene maatte desværre konstatere, at Tællelyset ikke engang kunde blafre.

Uhyret var gaaet i Fælden. Der blev Liv og Glæde ombord, man halede af Hjertens Lyst; det var intet let Arbejde; men tilsidst var de naaet hen til Kranbjælken om Bagbord. Det var et uhyre Arbejde at faa det store Dyr op og surret fast udenfor Bakken; men tilsidst laa den der som i en Skruestik. »Din Djævel«, »Din Satan«, sagde Folkene, naar de med Kniven stak i det værgeløse Dyr; den trak sig som i Krampetrækninger; og dog varede dette Sejgpineri til Klokken 4 næste Morgen, og da Solen kom frem, kunde den skinne paa en ca. 5 Meter stor Haj, der laa paa »Copley«s Dæk.

Alle glædede sig til at faa en god Lækkerbidsken til Middag den Dag; men jeg tror ikke, at mange var begejstret for den »Hajbøf«, der blev serveret den Dag, og efter Middag blev ogsaa alt undtagen Benene kastet overbord. Halefinnen fik sin Plads paa Nokken, og nu var der i lange Tider Arbejde med

at rense de forskellige Dele, da hver jo gerne vilde have en Relikvi som Erindring; men Charley lagde Beslag paa Rygraden, som han havde flere Ugers Arbejde med at faa skrabet ren. Han solgte forresten de rensede Hvirvler til en Guldsmed i Antwerpen, da Skibet efter et Aars Tid kom dertil.

Tre Uger laa »Copley« i det stille Bælte omkring Ækvator, og mange Dage i Træk var det muligt, at et Tællelys kunde brænde paa Dækket uden at

blafre. Det var vel nok den værste Tid ombord. Saa dan Dag efter Dag, Uge efter Uge at høre det evige Smæld fra de svajende Sejl i det slingrende Skib. Hvad Under, at »Come, loose every sail to the breeze,« blev vor Aftensang, af hvilken gammel Sang Marryat har benyttet de to Vers i »Jacob Faithful«.

Endvidere sang vi ogsaa »John's gone to Hilo«, for noget maatte der til for at faa Hast paa den Tid, vi havde saa forbasket meget af.

»John's gone to Hilo«



O Johnny's gone to Liverpool,
To Liverpool, that Yankee school!

Those Yankee sailors you'll see there
Whit red top-boots and short-cut hair.

O Johnny's gone to Baltimore
To dance upon that sanded floor!

O Johnny's gone to Callao;
Those Spanish gals he'll see, I know!

O Johnny's gone for evermore!
I'll never see my John no more!

O Johnny kom til Liverpool
Og saa et værre Sømandshul.

Der ku' han se de Yankeemænd
med røde Støvler, Haar i Spænd.

O Johnny kom til Baltimore,
der danser de omkring et Bord.

O Johnny kom til Callao,
— Der kan faas dejlig »Bakkaloo«.

O Johnny kær, nu er du død,
Jeg savner dig, du var saa sød.

Ovenstaaende blev ogsaa sunget i en meget fri Oversættelse som ovenfor gengivet. — Den Sang blev overmaade populær. Lidt kan fornøje barnlige Sjæle — og Søfolk. (Forts.)

Fornylig kom Kutteren »Hans Tausen« ind til Esbjergs, Fiskerihavn med Flaget paa halv Stang. Skibets yngste Mand, den 18-aarige Fisker Einar Anthonsen, var faldet over Bord og druknet.

Under Kommandørkaptajn Gads Udkommando som Chef for Orlogsskibet »Niels Juel« i Sommer skal Kommandør la Cour være Stabschef hos Vice-admiralen.

Delegerede fra 17 Lande, hvoriblandt Danmark, var nærværende ved den internationale Konference om Sikkerheden til Søs i London. Handelsminister Cunliffe Lister aabnede Mødet. Paa Dagsordenen stod en Række Punkter, som hovedsagelig tog Sigte paa at øge Sikkerheden for Passagerer til Søs: Indretning af Skibene, Redningsvæsen, Fyrvæsen, Anvendelse af Ispatrouiller og Bestemmelser, der kommer til Anvendelse efter Skibssammenstød, samt endelig som et af de vigtigste Punkter Anvendelse af traadløs Telegraf.

Konference-Deltagerne var om Aftenen efter Aabningshøjtideligheden Regeringens Gæster ved en Banket, hvor Udenrigsminister Austen Chamberlain præsiderede.

Den Kraft-Verdenskonference, der blev afholdt i London i Efteråret og hvori deltog Delegerede fra otteogfyrreretyve Lande, har nu udsendt en Redegørelse angaaende de Kraftreserver, Verden er i Besiddelse af.

Af Redegørelsen fremgaar det, at Jordens Kraftreserver vil slaa til ihvert Fald endnu i de første 35,000 Aar. Kulreserverne anslaaes til omkring 7,400,000 Mill. Tons, og da den aarlige Kulproduktion udgør ca. 1300 Mill. Tons, vil Kullene altsaa kunne slaa til i mere end 4000 Aar. Med Hensyn til Udtømmning af Oliereserverne mener man at kunne fastslaa, at det ligger endnu længere ude i Fremtiden.

I Overværelse af en talrig Menneskemængde løb fornylig i Bordeaux Flyvemaskinmotorskibet »Commandant Teste« af Stabelen.

En tysk tremastet Skonnert »Frida«, ført af Kaptajn Graasche, grundstødte fornylig ved Vargaarde Strand. Skibet, der var lastet med Fodermel, var paa Vej fra København til Assens. Det stod meget haardt paa Grunden, og der maatte tilkaldes Assistance fra de nærliggende Fiskerbaade. Først Dagen efter lykkedes det at faa/Skibet af Grunden, og det blev derefter bugseret til Assens.

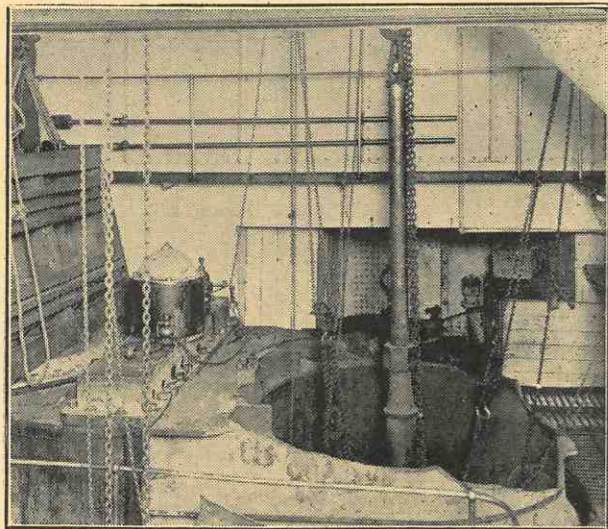
Naar Maskinen havarerer!



Onkel fortæller —

den danske Maskinmesterstand for at være af meget høj Standard. Den lange og indgaaende Uddannelse, der kræves i Forbindelse med de nu stærkt skærpede Eksamenskrav, Haandværkerprøve etc. gør, at den danske Maskinmester, hvad praktisk og teoretisk Dygtighed angaar, staar paa et meget højt Niveau.

Men den søfarende Maskinmester kan da ogsaa ret ofte komme ud for Situationer, der stiller endog store Krav baade til hans Dygtighed, Konduite og fysiske Udholdenhed. Naar Stormen pisker Havet op til fraadende Bølger, saa Skibet kastes hid og did, — snart med Agterenden dybt nede og Forskibet i Vejret, — snart i den omvendte Stilling, saa Skruen løftes op over Vandet, og — da den nu ingen Modstand har at arbejde imod — snurrer rundt i Luften med rasende Fart. Da gælder det, at Maskinens Officerer er paa deres Post og uafbrudt regulerer Damptilførselen, idet de nøje følger Skibets Bevægelser. Thi naar det er »Havvejr«, tør man ikke stole paa Regu-



Billedet viser den sprængte L. T.-Cylinder med dens fastsprossede Glider. Maskinen gik Resten af Rejsen som Høj- og Lavtryk-Maskine

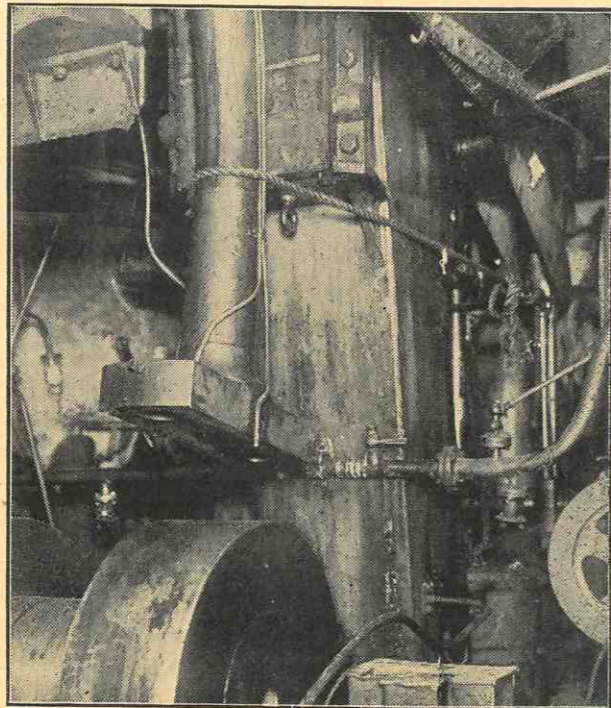
latoren alene, — da kan menneskelig Snille og Beregning ikke undværes.

Og endda kan det gaa galt. Vore Billeder giver et Indtryk af, hvor vældige Kræfter der i Grunden

Torpedobaaden »Narhvalen« og Minekran Nr. 5 har hejst Kommandoen og er nu paa Ministryrningstogt.

Marineministeriet har til Kgl. dansk Yachtklubs

udløses i Løbet af de Sekunder, indenfor hvilke Kalamiteter sker. Under en »Rous« i høj Sø er en af Krumtap-Boltene knækket, hvorved Lavtryk-Stemplet fuldstændig har sprængt Cylinder og Stativ og



Den svære Plejstang er bøjet i Sprængningsøjeblikket og er nu fastsurret til Stativet.

anrettet anden materiel Ødelæggelse. Som ved et Under kom ingen af de vagthavende Maskinfolk til Skade.

Efter 24 Timers uafbrudt og strengt Arbejde lykkedes det den dygtige Maskinbesætning at bringe Maskinen i en saadan Stand, at den sammen med den anden Hovedmaskine formaaede at bringe Skibet til den amerikanske Havn, som var Bestemmelsesstedet.

Vore Billeder, der er taget efter Ankomsten til Havn, viser den sprængte Cylinder og den svære Forbindelsesstang, der, hvor usandsynligt det end lyder, har bøjet sig under det stærke Tryk i Sprængningsøjeblikket.

— Men det skal se galt ud, før den danske Maskinmester giver blankt op overfor en Situation, — og selv et alvorligt Havari, som det her omtalte, sinkede kun Atlanterhavsdampere ca. 36 Timer.

Provinskapsejlads, der finder Sted paa Aarhusbugten i Juli, udsat en Ærespræmie, bestaaende af en Sølvbakke med Ministeriets Segl.

Præmien kan kun tilfalde et Fartøj, der er dansk konstrueret, dansk bygget eller i dansk Eje.

Skoleskibet »København«.



Skoleskibets nuværende Fører, Kaptajn Andersen.

I en Mængde Kredse har i den senere Tid — i hvert Fald indtil disse Linier skrives — Samtaleemnet drejet sig om Østasiatisk prægtige Skoleskib, Havenes største Sejlskib: Femmaste-ren »København«.

Sagen er jo den, at Lægfolk allerede paa et meget tidligt Tidspunkt har set noget foruroligende ved, at Skibet ikke er blevet rapporteret fra Bestemmelsesstedet Port Adelaide indenfor »nogenlunde normal« Tid, det vil altsaa sige, den kortest mulige Tid for en fin Overfart, som Lægfolk plejer at formene en Sørejse bør være.

Søfolk i Almindelighed, især naar Talen er om et Sejlskib — ganske vist i dette Tilfælde — med en Hjælpemotor, bedømmer af Erfaring Sejlsadens Varighed over en saadan Rute noget anderledes.

Men som sagt, det kan ikke fragaas, der hersker virkelig nogen Bekymring angaaende Skoleskibets Skæbne, ikke mindst i de ombordværende Elevers Hjem.

Ø. K. har derfor, endog paa et meget tidligt Tidspunkt, sat alle tænkelige Kræfter i Bevægelse for at faa opklaret, hvor »København« befinder sig; men Strækningen er jo stor, det drejer sig om en Distance paa omkring 10,000 miles, saa det er jo en Kæmpeopgave — tænk blot det enorme Distrikt.

Men, som Hs. Excellence H. N. Andersen

udtalte paa Ø. K.'s Generalforsamling for ikke ret længe siden: »at alt, hvad der kunde gøres for at lede til at bestemme, hvor Skibet befinder sig, vilde blive gjort.« Begyndelsen er forlængst iværksat med største Energi.

Desuden er »København« et udmærket Søskib — ogsaa i Henseende til Befalingsforhold osv. er det udrustet paa allerbedste Maade. Dets Fører, Kaptajn Andersen, er en erfaren og forsigtig Sømand, der flere Gange tidligere har besejlet den samme Rute.

Der er mange Muligheder, Orkaner, Isvanskeligheder osv., der kan bevirke Udeblivelser. — Hvorom alting er, der arbejdes ihærdigt paa Eftersøgningen, saa effektiv, som næppe nogensinde tilforn, og det maa betragtes som en stor Beroligelse, at »Ø. K.« med Etatsraad Andersen i Spidsen er Sjælen i dette Efterforskningsarbejde. Ad. P.

Om Skoleskibet »København« og Opholdet ombord m. m. fortæller Styrmand Sv. Panduro fra S/S »Polonia«, der tidligere har været med Skoleskibet, paa vor Anmodning følgende:

»København« er bygget i Leith 1921 hos Firmaet Ramage & Ferguson, den maaler i Brutto Tons 3901, Længde 361,9 Fod, Brede 49,2 Fod, Dybgaende 26,9 Fod. De fuldriggede Master er 200 Fod over Kølen og vejer hver 75 Tons.

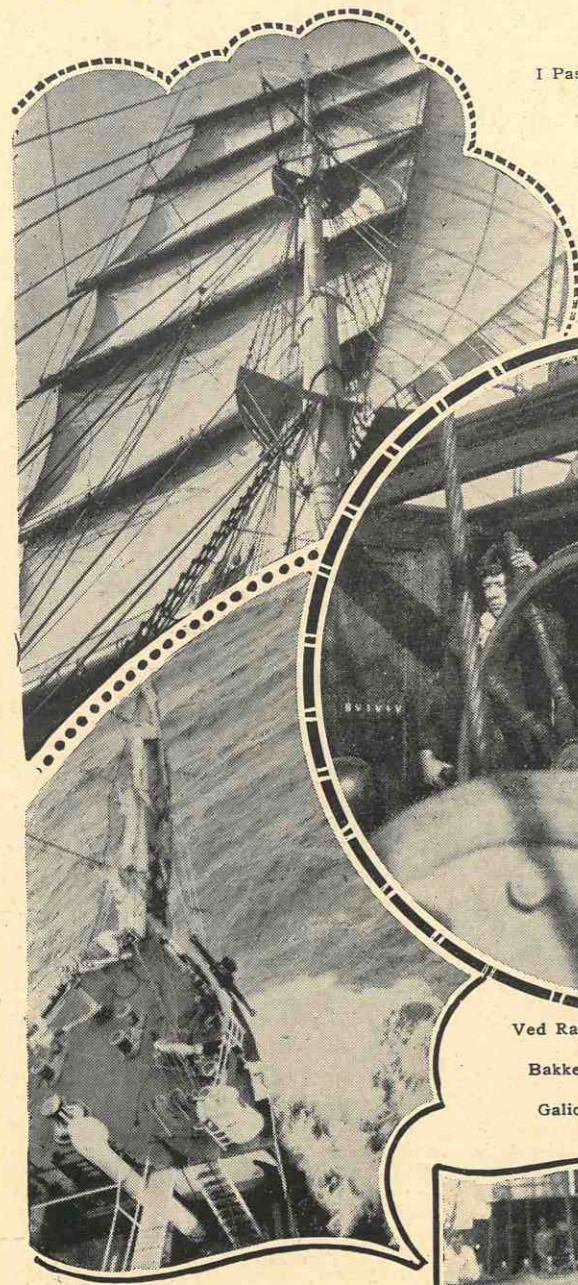
Den 26. Oktober 1921 afgik »København« herfra paa sin Jomfrurejse Jorden rundt, ført af Kaptajn Baron Juel-Brockdorff.

Den 7. November 1922 vendte Femmaste-ren hjem efter en vellykket Rejse, og 1. Styrmand H. Mortensen blev nu Kaptajn og førte den paa 5 Rejser til den 22. August 1925, derefter blev Kaptajn H. K. Christensen Fører og den nuværende Kaptajn H. F. Andersen 1. Styrmand.

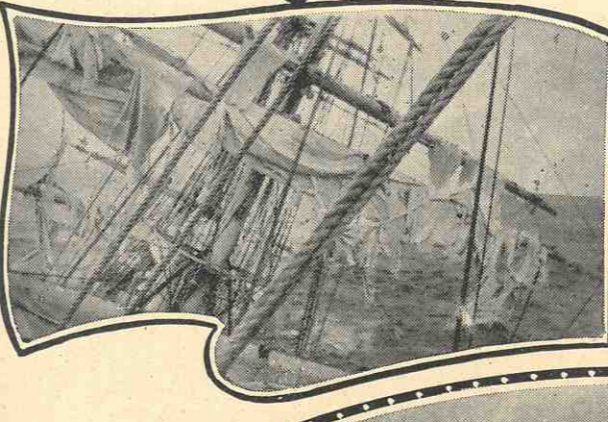
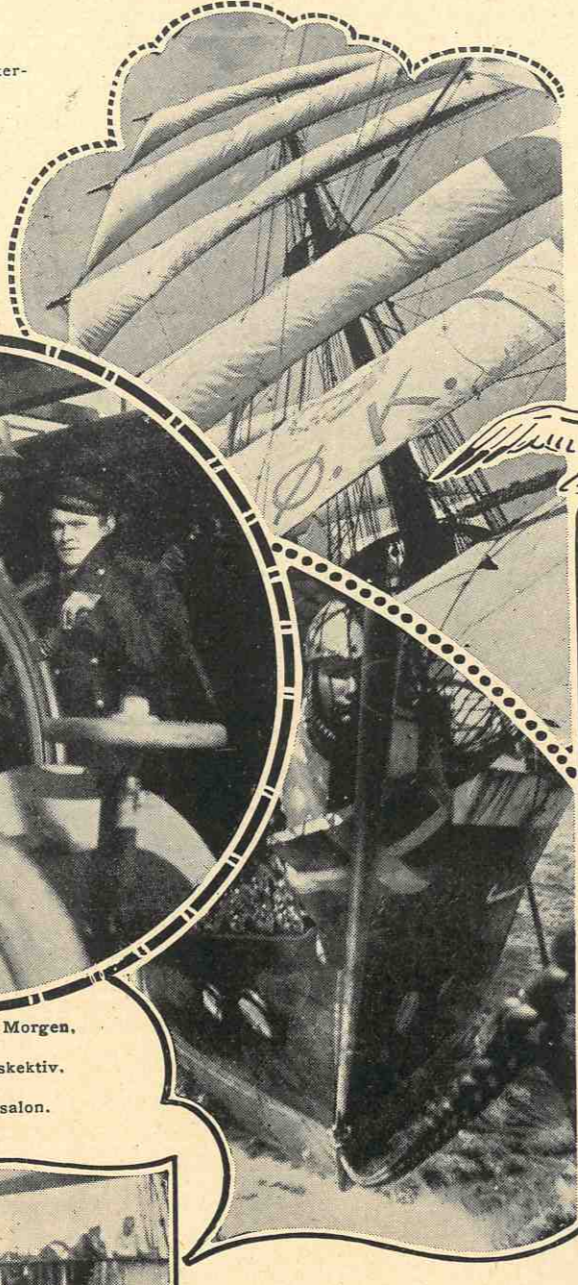
Der har altid hersket et glimrende Forhold ombord i »København« mellem Officerer og Elever.

Enhver Elev skal, før han kan komme ombord i »København«, have sejlet ½ Aar med et andet Skib. Jeg var en Sommer paa Skoleskibet »Georg Stage«, og den 27. November 1922 kom jeg ombord i »København«, Skibets anden Rejse, og var med paa 6 Rejser, de to sidste som Matros, den 21. August 1926 blev jeg

Livet om Bord i „København” paa en Langfart over Ækvator.

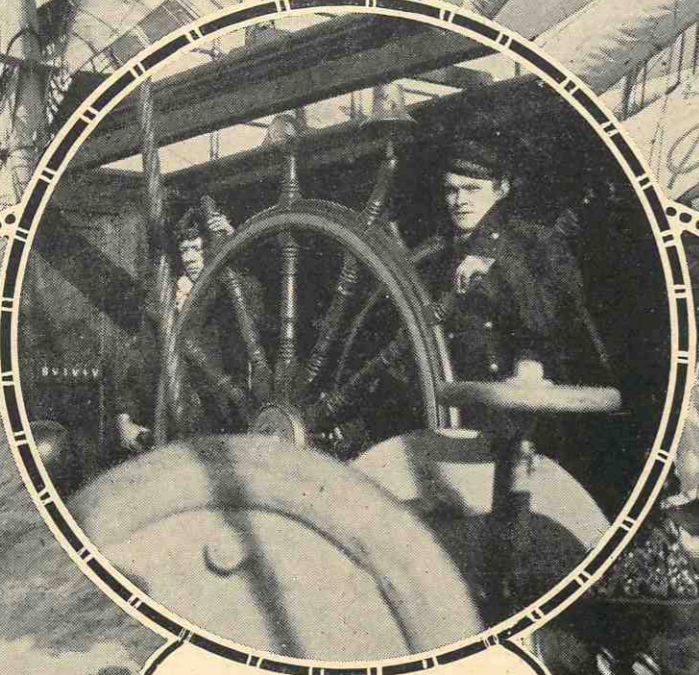


I Passaten set agter- og forfra.

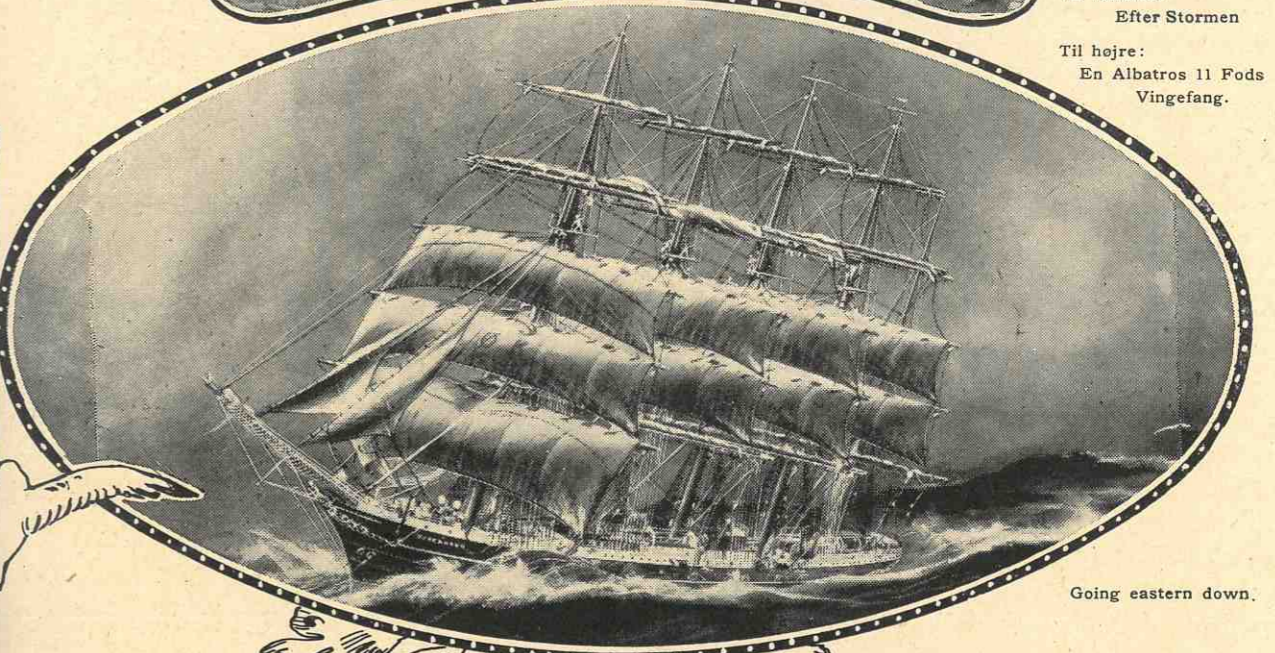


Til venstre: Efter Stormen

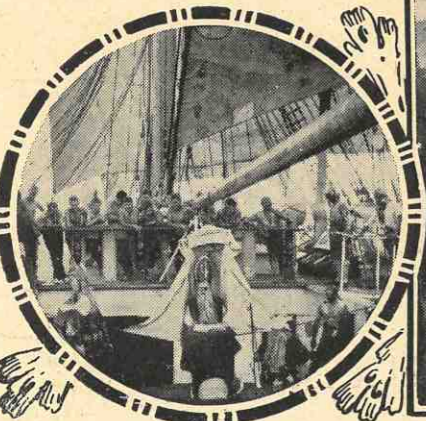
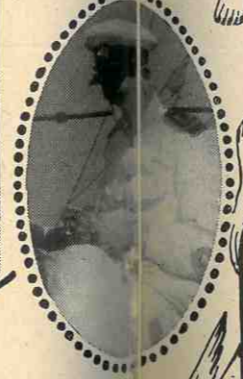
Til højre: En Albatros 11 Fods Vingefang.



Ved Rattet en tidlig Morgen.
Til venstre: Bakken i Fugleperspektiv.
Til højre: Galionsfiguren Absalon.



Going eastern down.



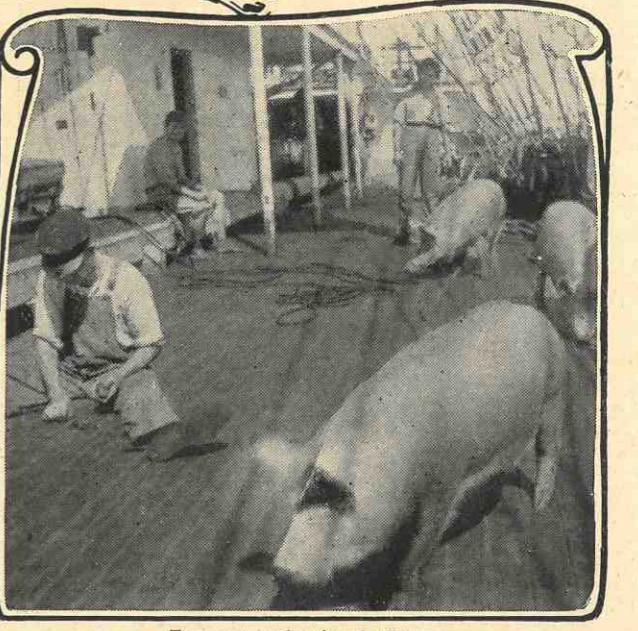
Ækvatorlinien passeres.



Gynnastikeksamen.



Ankeret kattes.



Tommermanden i godt Selskab.

Billederne i Midten fra oven og nedad: Misundt af Kammerater — Havblik — Enhver maa sørge for sig — De sidste Formaninger.

afmønstret og har siden fulgt Skibet med stor Interesse.

Eleverne er delt i to Hold, Styrbordsvagt og Bagbordsvagt. Kl. 6 Morgen begynder Rengøringen ombord, Vagten gaar i Gang med Spuleslanger, Koste og Pøse, der skures og skrappes fra For til Agter. Kl. 8 indtages Frokosten med god Appetit, for bedre Fordøjelse af Maden er der $\frac{1}{2}$ Times Gymnastik for alle Elever, herefter gaar en Del af Vagtmandskabet til Vejrs



Kaptajn Morthensen

for at efterse Riggen, andre maler, der er altid een Elev til Rors, og han afløses hver Time. Til Kl. 10 nyder Frivagten Livet, saa begynder Skolen, en Søløjtnant fra Marinen underviser Eleverne i nautiske Fag. Kl. 12 Middag slaas der 8 Glas og der bakkes op til Middag, og Vagten skifter. Fra Kl. 1—3 er der igen Skole for det andet Hold, derefter Kaffe, om Søndagen med 2 varme nybagte Wienerbrød pr. Næse. Eftermiddagen gaar paa munter Vis for Frivagten. Kl. 6 er der Udskejning, Arbejdet ophører, og der skaffes igen. Om Aftenen samles Frivagten i Lukafet eller paa Tolugen, naar Vejret er fint, og der fortælles Historier, og Dagen diskuteres, medens »Snadden« kommer frem.

Om Søndagen i Passaten har vi forskellige morsomme Lege og Sportsopvisninger, Boksning, Brydning, Løb og m. a., Præmieuddelingen foregaar senere paa Dagen under stor Munterhed.

Naa vi nærmer os Ækvator, har Frivagten travlt ned at lave Dragter til Liniedaaben, og der er altid mange udmærkede Paafund. Den Dag, I nien passeres, er der stor Fest ombord.

I fint Vejr er det ingen Sag at være paa Dække, men naar Stormen hylér i Riggen, og Søen gaar højt, vanker der mangen en vaad Trøje aavel Nat som Dag.

5-Ma teren »København« er et prægtigt Skib, som manøvrerer glimrende i Søen under alle Forhold. I Januar 1924 havde den en meget haard Tørn, vistnok en af de værste, i den spanske Sø (Biscya) de fleste af Sejlene blæste i Laser, og vi maatte ligge underdrejet i et Døgn; trods alt klarede den sig glimrende.

Overalt i Verden, hvor 5-Masteren »København«, Verdens største Sejlskib, viste sig, blev den vel modtaget, og Officerer og Elever blev inviteret i Land, og der blev arrangeret Fester til Ære for Skibet.

Den Tid, disse 4 Aar ombord, er den bedste Tid i mit Liv, og bedre Minder end disse Dage ombord paa Verdens største Sejlsskib kan næppe tænkes for en rask Dreng.

J. J. Panduro

Nordamerikas Kyster maa snart betragtes som meget farlig Zone paa Grund af Toldernes Krig mod Smuglere. Selv ganske fredelige Skibe bordes af den bevæbnede Toldvagt, ikke alene det canadiske Skib »I'm alone« skød man ned; men ogsaa den norske Damper »Juan« sendte de Kugler efter og lagde Besætningen i Haandjern, medens de undersøgte Skibet. Der fandtes ingen Sprit ombord i begge Skibe.

De udenlandske Diplomater i Washington har nu maattet tage Affære mod dette Uvæsen.

Der er nu tilvejebragt Arbejdsfred med Søfolkenes Organisationer.

Saaavel Redere som Sømand, Søfyrbødere og Restauratører har tiltraadt den nye Overenskomst, der tidligst kan opsiges til 1. April 1930. I det væsentligste er det en Forlængelse af den nuværende Overenskomst; men Pristalsreguleringen er bortfaldet, og paa andre Punkter er der indført mindre Forbedringer i Mandskabets Favør, navnlig vedrørende Arbejdet om Bord.

Med Radiotelegrafisterne har Dansk Dampskibsrederiforening ogsaa afsluttet Overenskomst. Det er

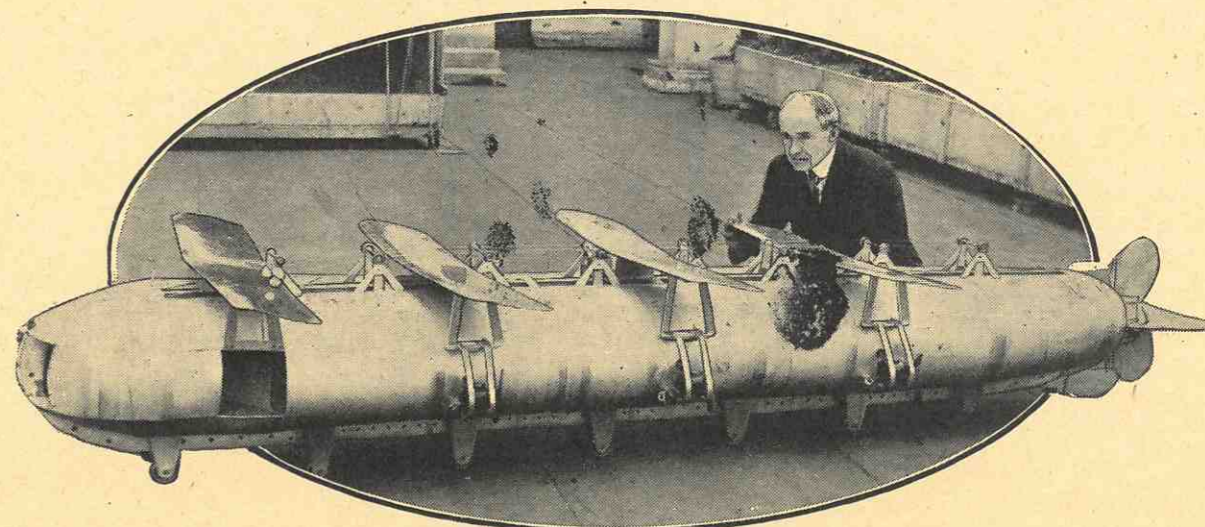
praktisk en Forlængelse af den tidligere Overenskomst, dog saaledes, at Radiotelegrafisterne nu faar et Tillæg som Maskinmestre og Styrmand har, og som Radiotelegrafisterne ogsaa tidligere har haft.

En romersk Galej fra Kejsertiden er bragt for Dagens Lys og vugger nu paa Nemi-Søens Vande. Den er dog meget defekt, men man haaber inden længe at faa hævet endnu en Galej, der ligger paa Søens Bund, forhaabentlig i mere fuldstændig Stand end den først bjærgede.

Polarforskeren, Dr. Knud Rasmussen har nu paa Thuro lejet tremastet Motorskonnert »Dortsø«, der laster 420 Tons, til sin næste Grønlandsekspedition. Skibet, der for Tiden er oplagt i Nørresundby, skal for Fremtiden hedde »Doris«, og skal mellem 15. Juni og 5. Juli være ladeklar i København, hvorfra det skal medtage Materialer til en ny Kirke og en Præstebolig paa Grønland.

»Doris« blev i sin Tid af Kaptajn Ejnar Mikkel-sen benyttet til en Prøvetisketur ved Grønlands Kyster.

Nyeste Befordringsmiddel over Oceanerne!



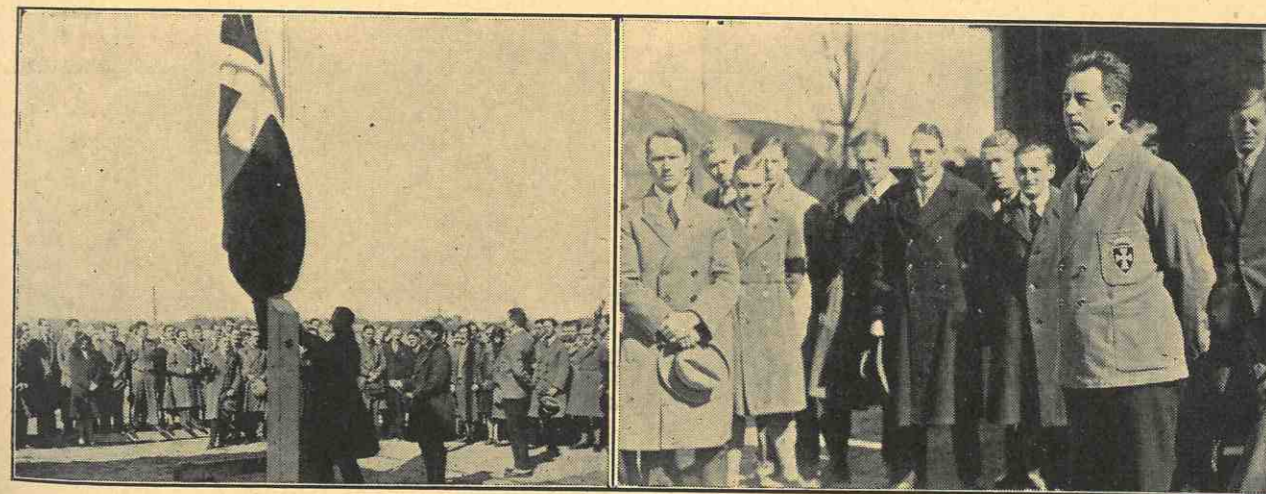
Modellen til det nye Luftskib.

Af de to Systemer, tungere og lettere end Luften, har en amerikansk Ingeniør, Mr. Claude H. Freese, konstrueret et Luftskib. Selve Luftskibsløbet er ved Hjælp af mægtige Gasbeholdere, der skal rumme op mod 5 Mill. Kubikfod Gas lettere end Luften. Samtidig har han taget Aeroplanets Bære-

flader i Brug, saaledes at disse stabiliserer Farten, støtter ved Landing og modvirker et brat Fald.

Fartøjet er beregnet til at ville faa en Vægt af 170 Tons, opnaa en Hastighed af 125 Miles i Timen og kunne rumme 500 Passagerer. 8 Motorer skal drive det frem, og det skal kunne lande baade paa Land og paa Vand.

Klar ved Aarerne.



Flaget hejses.

Formanden taler.

Den 7. April aabnede Studenterne deres Rosæson, og som sædvanlig blev Starten overværet af en Mængde ældre og yngre Medlemmer med interesserede Medborgere. Forinden Flaget hejstes foran

Klubhuset i Kalkbrønderihavnen, holdt Formanden, Overlæge Secher, en lille Tale (se Billedet tilhøjre). Derefter tog en Del af Holdene en rask lille Omgang gennem Havnen.

Havenes berømte kvindelige „Stowaway” // Mrs. Betty Brogan. //

Vi har vel nok allesammen hørt Tale om Mænd, som nu og da sniger sig ombord for at gøre Rejsen med som »blind« Passager; disse »Stowaway«, som Søfolk kalder dem, er egentlig talt hverken interessante eller sympatiske i Almindelighed; men en kvindelig »Stowaway« er nu alligevel noget for sig selv og hører absolut til Sjældenhederne indenfor Søfarten.

I henved syv Aar har nu Mrs. Betty Brogan imidlertid *crossed* Havene paa den Façon, og er antagelig, naar disse Linier kommer Læserne i Hænde, i bedste Velgaaende enten paa Vej eller ogsaa allerede landet i en af de skandinaviske Storbyer.

Yderligere er Mrs. Brogan en gift Dame, hvad der endnu mere vækker Interesse for hendes mærkelige Person og Levesæt.

Mrs. Betty Brogans Ægtefælle, Mr. George Brogan, maa rigtignok ogsaa være lidt aparte, thi, skønt Fruen kun en Gang imellem aflægger ham en Visit, erklærer han dog paa det bestemteste, at han absolut ikke vil skilles fra den søde, lille, vagabonderende Ægtemage, endskønt man vel nok kan sige, at der uægtelig foreligger tilstrækkelige Skilsmissegrunde.

Mr. Brogan er stadig forelsket, og dette skyldes til dels, at hans Ægtemage bestemt paa- staar, at til Trods for alle hendes Trick og Underfundigheder for at faa fri Rejse, Penge, Klæder og Mad fra Mænd Verden over, har hun dog altid været — og er stadig en anstændig Kvinde.

Det lyder jo nok lidt mystisk; men George Brogan har nu alligevel den Overbevisning, at hun absolut ikke lyver i det Kapitel, og naar vi tillige nævner, at endog Georges egen Moder bekræfter Bettys Sanddruhed, maa man vel nok tage en Svigermoders Paastand i saa Henseende for absolut betryggende.

Betty kom til Galesborg i Ill. i 16 Aars Alderen fra en Havneby paa Østkysten, hun boede der sammen med en ældre Søster og tjente til sit Underhold ved at virke paa et Klædelager.

I hendes Fritid gik hun og slog Smut nede ved den nærliggende Flodbred, og det var det, flere giftefærdige Ungkarle ikke kun-

de staa for, bl. a. den fire Aar ældre Mr. George Brogan, en livsglad Friskfyr, der var i Handelslære hos Faderen.

Hver Gang George og Betty mødtes, saa medbragte George en Mængde flade Smaastene, og det morede Betty sig saa meget over, at hun et Par Aar efter gav ham baade Haand og Hjerte.

Saa købte han et lille Hus og nød lige et Aars lykkeligt Ægteskab, da Betty pludselig blev syg af en mærkværdig Feber, som tvang hende til et langvarigt Sygeleje, hvorunder hun fik Lejlighed til at læse en Mængde Rejsebeskrivelser, som antagelig har indvirket stærkt paa den unge Kvinde.

Paa Sygelejet maa der nemlig hos hende være opstaaet et af de ældste Instinkter i Menneskeracen, nemlig Vandrelysten i Renkultur. Denne er jo som bekendt ikke usædvanlig hos Mænd; men rigtignok mere sjælden iblandt det svage Køn, naar man da lige undtager Zigøjnerslægten.

Betty blev bange for denne mærkelige Følelse, og jo mere hun plejede den, desto mere tavs og indesluttet blev hun overfor sine Omgivelser.

Saa en skønne Dag, da George kom hjem fra Forretningen, var Reden tom og Fuglen fløjet. Paa Skrivebordet laa en Seddel, hvorpaa Betty havde skrevet nogle Linier, der kort og godt meddelte Manden, at hverken han, Hjemmet eller Byen interesserede hende mere, hvorfor hun havde forladt Stedet for at se nye Omgivelser. — »Det er muligt, at jeg aldrig kommer tilbage her- til, hvad ved jeg! Helt udelukket er det heller ikke, at jeg vender Næsen hjem ad Aare, det maa Vorherre om. Men nu Farvel og Tak for denne Gang,« skrev hun nok saa nonchalant.

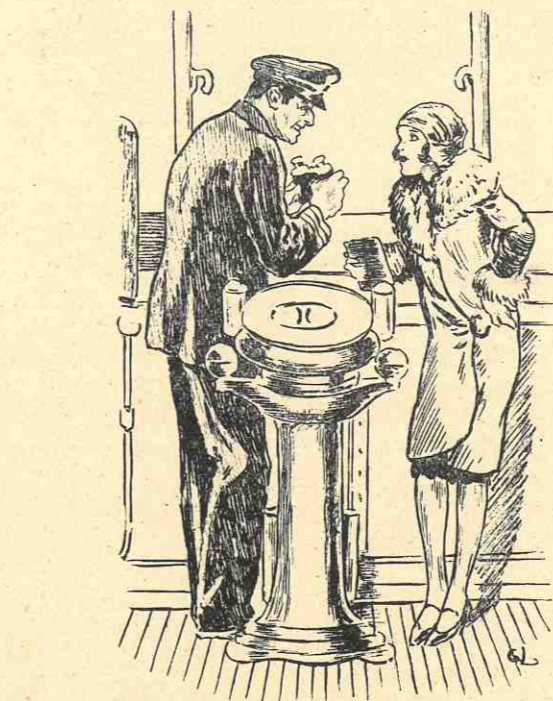
Væk var hun, sporløst forsvunden, og trods alle Anstren-

de staa for, bl. a. den fire Aar ældre Mr. George Brogan, en livsglad Friskfyr, der var i Handelslære hos Faderen.



Betty klatrer op ad Skibssiden.

— Sig, at De har læst det i »Vikingen.«



— Tak Himlen for, at Du er en saa smart lille én, ellers havde Du faaet Haandjern paa, sagde Kaptajnen.

gelse for at opspore hende, var hun som blæst bort fra Jordens Overflade.

I omtrent et Aar havde George, Svigermoderen og Søsteren gaaet og vidst hverken ud eller ind, da en skønne Dag Posten bragte en hel Bunke Postkort fra Flygtningen, som fortalte dem, at hun havde det godt og morede sig udmærket; men udover dette nævnedes hun aldeles intet.

Kortene havde Poststempler fra forskellige Havnebyer, saa at de deraf maatte slutte, at Betty rejste til Søs. Dog, hvor hun fik Penge fra til alt dette, var for dem en stor Gaade, thi ingen Kapital havde hun med sig, og absolut intet havde Slægtninge eller Bekendte forsynet hende med eller tilsendt hende i Mellemtiden.

En Flig af Sløret blev dog løftet noget senere ved Fremkomsten af et langt Brev til Manden, hvori hun bl. a. meddelte, at hun levede af at sælge sine egne Postkortfotografier i Skibene og rundt om i de Byer, hun besøgte undervejs. Hun *crossede* Havene som »Stowaway« paa Damperne; og paa Landjorden rejste hun ligeledes som »blind« Passager i Togene, eller tiggede sig Ture til i Biler ad Landevejene.

I henved 6 Aar underrettede Betty herefter nu og da ved Breve og Kort Manden om hendes Rejser rundt om i Verden og nix weiter.

Men saa skete det en skønne Aftenstund, at der holdt en første Klasses Luksusautomobil

udenfor Hjemmet i Galesborg. Og ud af denne hoppede saamænd Betty Brogan.

Hun vinkede Farvel til en yderst velklædt Herre, der sad bag i Bilen og smilede venligt til Chaufføren, der bar hendes lille Kuffert til Døren, før han og hans Herre atter kørte videre.

Med Kufferten i Haanden traadte nu Betty frejdigt ind i Stuen til den højst forundrede Gemal og den endnu mere overraskede Sviger-mama.

Betty havde forladt Hjemmet i Overalls og med Rygsæk, og nu stod hun der i sidste elegante Skrig fra Paris....

Naboerne, der saa hende vende tilbage paa den Façon, og som med den yderste Spænding afventede hendes Udsmidning fra Hjemmet, maatte foreløbig nøjes med at konstatere, at der brændte Lys hele Natten hos Brogans; men Betty blev ikke bortvist. Denne imødesete Proces udeblev ganske.

Næste Dag stormede Naboer og Genboer Hjemmet. Og Snakken gik! De fandt nok Fruen ældre, men hun syntes dem næsten køn- nere end før Udflugten, og hendes Humør var jo glimrende. Men det, der forekom dem aller- mest forunderligt, var, at Brogan og hans Moder ligefrem var stolte af hende. Den kunde de nu slet ikke knuse.

Og saa de mærkelige Oplevelser, den unge



Betty maatte skrælle Kartofler til at begynde Rejsen med.

— Sig, at De har læst det i »Vikingen.«

Kvinde havde gennemgaaet. Betty fortalte nemlig kvikt og muntret mangt og meget fra Rejsen — de kunde jo tro det, om de vilde. Det vigtigste var naturligvis fortalt om Natten. Alle de Enkeltheder, som Manden og Svigermoderen havde lyttet til med største Opmærksomhed.

Betty var ganske vist startet lidt hovedkuls, og det forklarede hun var en meget stor Fejltagelse. En Kvinde er en ren Taabe, naar hun begaar slige Dumheder, udtalte hun, thi af den Grund havde hun haft meget Bryderi. . . . Da hun havde naaet den første Havneby, havde hun maattet svømme ud til et sejlklart Skib, entre op ad Skibssiden, gemme sig i Lasten til Damperen havde været klar af Landet, for derefter at gennemgaa en ren Tortur under Kaptajns Afhøring.

Saa var hun bleven sat til at skrælle Kartofler; men da Passagererne havde bemærket dette og havde faaet tilstrækkelig Medlidenhed med hende, havde hun først faaet fine Klæder forærende af Damerne, og Herrerne havde omsider sat en Indsamling i Gang, saa at hun efter Rejsen steg i Land paa en ganske anderledes Façon, end da hun kom ombord. Betty forlod nemlig Skibet som første Klasses Passager.

Saa prøvede hun sig videre frem i Land som Tjenestpige, Kokkepige, Lagerist osv. Men det var nu efter hendes Mening aldeles forkasteligt, og der skulde gaa et helt Aar, før hun opdagede Finesserne og Teknikken ved at optræde som Luksusvagabond.

Betty skiftede Taktik. Hun agerede fra nu af »fin Dame i Bekneb« for det nødvendigeste, og det var baade virkningsfuldt og indbringende, forsikrede hun. Ved Hjælp af et Fotografi fik Betty en lille Ladning Postkort, som hun solgte allevegne paa sin Færden. Hendes Klædedragt var ulastelig — altid sidste Mode, høje franske Hæle og elegante Hatte *à la parisienne*. Naar Betty havde erkendt sig om en af de store Liners Afgang, mødte hun frem kort forinden Landgangen blev taget. Alle, der rejser, er glade og fornøjede. De spørger mig om alt muligt vedrørende Rejsen. Og jeg besvarer med den største Glæde ethvert Spørgsmaal. Skibsofficererne forstyrrer mig ikke.

Well, jeg finder en Kahyt at gemme mig i, idet jeg ved, at Billetterne ikke forlanges før næste Dags Morgen, og saa er det jo forsent at sende mig i Land igen.

Saa gaar jeg til Kaptajnen og præsenterer mig:

— Well, siger jeg, her er jeg, og jeg er Stowaway.

Naa, saa bliver der jo lidt gensidig Overraskelse, indtil Postkortet med mit Billede vises frem. Det sætter som Regel Punktum for den første Dags Besværligheder.

En Kaptajn bandede en Gang fælt til at begynde med; men saa betragtede han mig nøjere, og saa sagde han:



— Undskyld min Herre, mit Fotografi . . . betales efter Behag, min Herre — siger Betty.

— Tak Himlen for, at du er en saa smart lille én, ellers havde du faaet Haandjern paa og blevet kastet ned i Arresten. Nu kan du foreløbig bevæge dig frit omkring, til jeg faar tænkt lidt over Sagen.

Men inden Natten brød frem, havde jeg baade betalt min Billet og havde Penge til, takket være min Fremstilling af Audiensen, som kundgjordes meget virkningsfuldt for Passagererne, samtidig med, at Postkortene fik en rivende Afsætning. . . .

Det gik til paa den Maade, at da en lille Klynge af muntre Herrer havde forsamlet sig paa Dækket, viste jeg mig i en ganske foruroligende Nærhed af Rælingen; jeg saa forfærdelig livstræt ud og stirrede fortvivlet ned i Bølgerne. Ja, det var, som om jeg ligefrem rystede af Sindsbevægelse og var lige ved at daane. . . .



Efter seks Aars Omflakken faar Betty et lille Anfa.d af Huslighed i sit Hjem i Galesborg i Ill.

svære Hindringer i Vejen, indtil de bliver overbeviste om min Dyd og gode Sæder. Men naar først det er sket, kan der blive etableret en fortræffelig Alliance dem og mig imellem.

Det kniber heller ikke under mine ufrivillige Landophold. Den virkelig fine Dame behøver ikke at frygte for ikke at faa set sig om paa Landjorden, bare man er rigtig indstillet paa Foretagendet.

Jeg præsenterer mig altid paa de fineste Hoteller for Værten eller hans højre Haand; kort efter har jeg faaet mit Bad og min Frisering.

Saa gaar jeg min Runde gennem Spisesalen, hvor Postkortene fra min elegante Haandtaske afsættes som Regel til meget forskellige Priser. Undertiden er én Handel tilstrækkelig, blot man ser sine Kunder rigtigt an.

Det værste er Statspolitiets Nærgaaenhed med Pasvisitationen. D'Hrr. er sommetider lidt vanskelige at komme til Rette med. Derfor er det naturligvis nogle Embedsmænds Pligt at sende mig retur; og det gør de jo ogsaa en Gang imellem, dog først efter, at jeg har set mig tilstrækkeligt om paa Stedet. Tyskland har jeg saaledes besøgt 6 Gange, og hver Gang fik jeg en ligefrem kongelig Behandling. Tyskerne

Ih, du store Kineser, hvor fik de travlt med at udspørge mig og hjælpe mig. Hvert Postkort steg i Pris for hver Køber, og som en Løbeild fløj Fortællingen om »den fine Stowaway« gennem hele Skibet.

Andre Kaptajner lod det dog ikke gaa saa vidt. De nøjedes med at give mig Tilladelse til selv at ordne mit Salg af Postkort ombord uden Tilføjelser af, hvad der eventuelt vilde være sket, hvis jeg ikke osv.

De kvindelige Passagerer kan jo undertiden lægge mig

svære Hindringer i Vejen, indtil de bliver overbeviste om min Dyd og gode Sæder. Men naar først det er sket, kan der blive etableret en fortræffelig Alliance dem og mig imellem.

Det kniber heller ikke under mine ufrivillige Landophold. Den virkelig fine Dame behøver ikke at frygte for ikke at faa set sig om paa Landjorden, bare man er rigtig indstillet paa Foretagendet.

Jeg præsenterer mig altid paa de fineste Hoteller for Værten eller hans højre Haand; kort efter har jeg faaet mit Bad og min Frisering.

Saa gaar jeg min Runde gennem Spisesalen, hvor Postkortene fra min elegante Haandtaske afsættes som Regel til meget forskellige Priser. Undertiden er én Handel tilstrækkelig, blot man ser sine Kunder rigtigt an.

Det værste er Statspolitiets Nærgaaenhed med Pasvisitationen. D'Hrr. er sommetider lidt vanskelige at komme til Rette med. Derfor er det naturligvis nogle Embedsmænds Pligt at sende mig retur; og det gør de jo ogsaa en Gang imellem, dog først efter, at jeg har set mig tilstrækkeligt om paa Stedet. Tyskland har jeg saaledes besøgt 6 Gange, og hver Gang fik jeg en ligefrem kongelig Behandling. Tyskerne

ligefrem elsker Stowaways, og næst efter min Kollega indenfor Branchen, »Drengen i Zeppelineren«, har jeg faaet flest Omtaler i Aviserne.

I England knirkede Systemet en Gang for Alvor. De satte mig i Fængsel og lod mig arbejde strængt i nogle Uger; men saa fik jeg rigtignok ogsaa en »fin« Hjemrejse paa »Onkel Sam«s Bekostning. . . . senere har jeg ikke hilst paa »John Bull«.

Rejsen hertil gjorde jeg skiftevis pr. Bane og pr. Automobil, som I har set. Det var gennemgaaende en meget behagelig Tur. Klimaet har aldrig generet mig, i Kulden rystede jeg, og i Varmen besvimede jeg — paa de passende Steder. Det skal man have Temperament til.

Naar en Mand f. Eks. vil kvikke sig op, nyder han en Drink, men en Kvinde skal blot tage en ny og fiks Hat paa, iført denne Prydelse, behøver hun intet at frygte.

Hvor mange Tusinder af Mile jeg har rejst, formaar jeg ikke at fortælle, og hvor mange Byer jeg har besøgt, bliver ligeledes vanskeligt at opremse, sluttede Mrs. Betty sine Meddelelser; men, tilføjede hun tankefuldt, der er dog endnu nogle enkelte Steder, jeg kunde ønske at stifte Bekendtskab med. . . .

De gode Indvaanere i Galesborg saa hende i ca. 2 Maaneder passe Hjemmet; saa kunde hun ikke udholde Husgerningen længer, saa begyndte hun igen at stirre efter Transportmidlerne til Lands og til Søs. Og fornylig forsvandt hun atter, denne Gang maaske paa Vej til Skandinavien, en af de faa prominente Pladser, hun endnu ikke har vist den Ære at gæste.



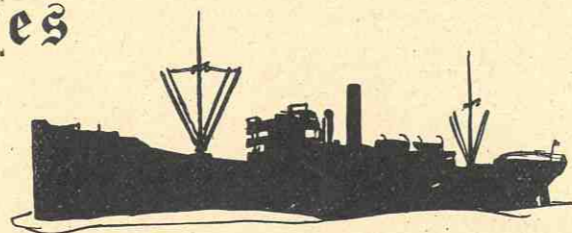
Sidste Billede af Mrs. Brogan paa Farten.

Hendes Gemal er sorgmodig. Efter 6 Aars Adskillelse haabede han dog at blive belønnet med et længere Samvær, men det maatte han altsaa slaa en Streg over. Han tænker dog ikke paa Skilsmisse. absolut ikke. hun ved, hvor jeg bor, siger han, og hun er altid velkommen tilbage igen. — Mr. Brogan er ligesaa mærkelig i sin Trofasthed, som Mrs. Brogan i sin Vagabondering her i Livet.

Mia.

I kinesiske Søroveres BOLD.

Kaptajn Haring fortæller sine
grufulde Oplevelser.



I Midten af December i Fjor faldt en svensk Sø-kaptajn, Nils Haring, der havde Kommandoen over den kinesiske Damer »Wong Shek Kung«, i Hænderne paa en Bande kinesiske Sørovere. De nærmere Omstændigheder ved Overfaldet paa den nævnte Damer og Kaptajnens Befrielse er følgende:

Den 10. December Kl. 10 om Aftenen afsejlede »Wong Shek Kung« fra Hongkong med fuld Last for Saigon. Fartøjets Besætning bestod udelukkende af Kinesere. Den eneste hvide Mand om Bord var Kaptajn Haring, der opholdt sig paa Kommandobroen indtil Kl. 1 Nat, da det sidste Fyr passeredes.

Alt syntes roligt og fredeligt, og Haring besluttede at gaa til Ro efter at have overladt Kommandoen til 2. Styrmand.

Kl. var vel henad 3, da Haring vaagnede ved, at Lyset fra en Lommelygte faldt direkte paa hans Ansigt. Han sprang ud af Køjen, men saa til sin Skræk fire Banditter. To af disse rettede en Revolver mod hans Bryst, medens en tredje truede ham med en lang Kniv.

— Op med dig, din engelske Bastard, og saa lidt hurtig i Vendingen, hvis du har dit Liv kært! brølede han, der holdt Lygten.

De fire Banditter overmandede derefter Kaptajnen og bandt i en Haandevending hans Hænder paa Ryggen med Staaltraad. Derefter kastede de ham paa Sengen og surrede ham fast til denne. Der var ingen Mulighed for Haring til at komme løs. Ved selv den mindste Bevægelse skar den tynde Staaltraad ind i hans Hud og voldte ham frygtelige Smerter. Aldeles hjælpeløs maatte han se paa, hvorledes Banditterne plyndrede Skibets Pengeskab. Ganske vist indeholdt det ikke mange Kontanter, men alle Kaptajnens Værdigenstande, bl. a. et kostbart Guldur, som han havde faaet af Siameserprinsen Jugala, hvis Lystyacht han i sin Tid havde bjærget, vandrede i Piraternes Lommer. Samtlige Dokumenter, Søkort og Breve reves i Stumper og Stykker. Seng- og Gangklæder tog de med sig.

Samtidig med, at Kaptajnen overraskedes, blev begge Styrmandene bastet og bundet, medens det øvrige Mandskab blev laaset inde i Skansen og Maskinrummet. Kun Rorgængerens slap fri. Til Gengæld holdtes en Revolvermunding rettet mod hans Tinding.

At Overfaldet var lykkedes saa godt, skyldtes den Omstændighed, at der blandt Skibets faatallige

Passagerer befandt sig seks forklædte Banditter, med hvis Hjælp det lykkedes den øvrige Røverflokk at entre Skibet.

Da Kaptajn Haring havde ligget fast bundet til Sengen i over en Time, traadte et Par af de kinesiske Sørovere ind i hans Kahyt. De løste hans Baand og befalede ham at gaa op paa Dækket. Haring forsøgte at rejse sig, men han var saa udmattet, at han faldt om ved det første Skridt. Med Slag og Hug forsøgte Røverne at faa ham paa Benene igen, men da dette ikke lykkedes dem, slæbte de ham op paa Kommandobroen, hvor Styrmanden laa i et Hjørne, forsvarligt bundet paa Hænder og Fødder. — Haring fik nu Ordre til at føre Skibet til en lille Ø ved Navn Sam Lung, som ligger udenfor Massao, et uhyre besværligt Arbejde, eftersom Øen ligger omgivet af farlige Klipper. Desuden var Natens Mørke uigennemtrængeligt.

Tidlig næste Morgen naaede man omsider Øen. En hel lille Flaade af Smaafartøjer kredsede omkring Skibet, og lidt efter tog Søroverne fat paa Udlosningen. Passagererne, som havde siddet indlaasede i deres Kahytter, plyndredes for alt, hvad de ejede. Nogle af dem forsøgte at gøre Modstand, men alt, hvad de opnaaede derved, var et bedøvende Slag paa Hovedet.

— Jeg glemmer aldrig de Skrig, fortæller Kaptajn Haring, som en ung Kineserinde udstødte, da man rev Klæderne og Smykkerne af hende.

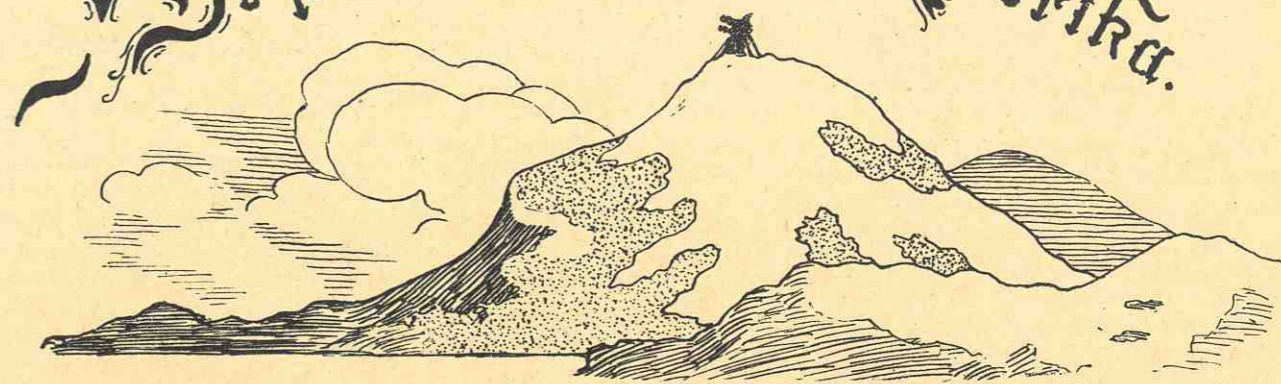
Plyndringen af Skibet og dets Passagerer fortsattes til Kl. 1 om Eftermiddagen. Da dukkede pludseligt et nyt Hold Banditter op. Disse kom straks op at slaas med de øvrige. I Kampens Hede glemte Søroverne at holde Øje med Fangerne paa »Wong Shek Kung«, og det lykkedes Rorgængerens, som hele Tiden havde været fri, at befri Kaptajnen.

Med forenede Anstrængelser fik man senere den øvrige Besætning frigjort. Ankerkæderne kappedes, Maskinen sattes i Gang, og i samme Nu, Banditternes første Baad lagde til ved Skibets Sider, stak det med god Fart væk fra det farlige Naboskab.

»Wong Shek Kung« vendte tilbage til Hongkong, hvor Politiet tog hele den kinesiske Besætning i Forhør, medens Kaptajn Haring, der var brudt fuldstændig sammen under Strabadserne og Spændingen, førtes til et Sygehus, hvor han forblev indtil den 3. Januar, hvorefter han atter overtog Kommandoen paa »Wong Shek Kung«.

G. L.

De første Vikinger i Amerika.



OM Følge af, at et canadisk Blad fornylig henledte Videnskabens Opmærksomhed paa et Fund paa den nordlige Atlanterhavskyst, nogle Vaaben, som menes maa stamme fra »Vikingeres Besøg« for saa mange Tider siden, mener vi, at lidt om de første Vikingers Besøg i Amerika nok vil interessere vore Læsere.

Som bekendt har skandinaviske Videnskabsmænd og Forfattere i lange Tider gjort Christopher Columbus Rangen stridig som Amerikas Opdager.

Uden at tilintetgøre Columbus' Hæder og Fortjeneste kan der jo som bekendt næppe være nogen Tvivl om, at Columbus staar som den, der har udført en Idé, uden at have undfanget den, og at han kun har benyttet en Hemmelighed, som han var vidende om, uden at have løst et Problem.

Man ved nemlig med Vished, at ved Slutningen af det femtende Aarhundrede — rimeligvis i 1477 — besøgte Columbus Island, hvortil han var sendt af Englænderne, hvis Fremdrift og industrielle Aand havde fæstet sin Opmærksomhed paa den rige Fiskefangst ved denne Ø.

Der maa han altsaa uden Tvivl have truffet Efterkommere af de Vikinger, som allerede havde opdaget Amerika. Han har saa samlet de derom nedskrevne Beretninger, ligesom han har søgt at erholde mundtlige Oplysninger om dette store Land i det fjerne Vesten, som blev kaldt det gode Vinland (Vinland det goda).

Genueseren var imidlertid alt for klog til at meddele disse Oplysninger til et eneste Menneske, hvilket maaske formindsker hans Hæder, og man kan næsten synes det som en Haan fra Himmelen, at det Land, som han foregiver at have opdaget, er blevet opkaldt ikke efter ham, men efter en anden, der ikke havde gjort andet end at følge i hans Køl-vand, nemlig Amerigo Vespucci.

De gamle Beboere i Norden udmærkede sig ved deres Hang til Eventyr. Hvert Foraar drog Vikingerne som bekendt paa deres Drageskibe til frem-

med Kyst, hvor de røvede og plyndrede, og undertiden ogsaa anlagde Kolonier. I Aaret 860 opdagede saaledes en svensk Viking Gauda Svafarson Island, som dog senere blev befolket af Nordmænd, der var fordrevne fra Norge af den tyranniske Harald Haarfager.

Fra Island drog de islandske Vikinger videre mod Vest og opdagede Grønland, som blev koloniseret i Aaret 985 af Erik Røde, som havde maattet udvandre for at unddrage sig en streng Domfældelse. Han fulgtes Aaret efter af sin Søn Bjarn, en kæk og dristig Sømand, som, da han styrede sit Skib mod sin Faders nye Opholdssted, blev drevet ud af Kurs, og han styrede imod et Land, som syntes ham altfor fladt til at være Grønland. Hans Mandskab, der manglede baade Vand og Føde, forlangte at komme i Land for at faa Forsyninger, men Bjarn afslog det, sejlede bort fra Kysten og ankom efter en halv Snes Dages Sejlads til sit Bestemmelsessted.

Det Land, som Bjarn og hans Mænd havde set, var Nordamerika, og Rygtet om denne Opdagelse af nyt Land naaede snart til Island og det øvrige Norden, hvor man i bitre Udtryk dadlede Bjarnes Mangel paa Handlekraft.

I Aaret 1000 begav imidlertid en anden af Erik Rødes Sønner ved Navn Leif, sig afsted for at tilfredsstille sin efter Faderen nedarvede Opdagertrang. Det første Land, han fik i Sigte, var New Foundland, som antagelig var det samme, som Bjarn havde set. Han fulgte nu stadig Kysten, gjorde Landgang mangfoldige Steder, men paa Grund af sin store Nysgerrighed vilde han bestandig fremad for at se saa meget Nyt som muligt.

Leif kaldte det første Land, han kom til, for Hellowland (Klippelandet), og senere kom han til en Kyst, som han kaldte Markland, det er det nuværende »Nova Scotia«.

Leif standsede som sagt ikke paa Halvvejen. Idet han satte Kursen mod Syd, ankom han til en Ø, som han kaldte Strømsø. Han omsejlede derpaa et Forbjerg, rimeligvis Kap Seacomet, og styrede saa mod Vest, hvor hans Skib ved den pludselig indtraadte Ebbe blev staaende fast i Sandet. Men Leif og hans Mænd halede ufortrødent Skuden op til en Flod,



som kom fra en stor Sø. Ved Bredden af denne Flod opførte Vikingerne et stort Hus tilligemed adskillige Træbarakker, og da de hurtigt fandt ud af, at Egnen var rig paa Lax, Mais og Hvede samt ogsaa af Vinranker, besluttede de at tilbringe Vinteren der.

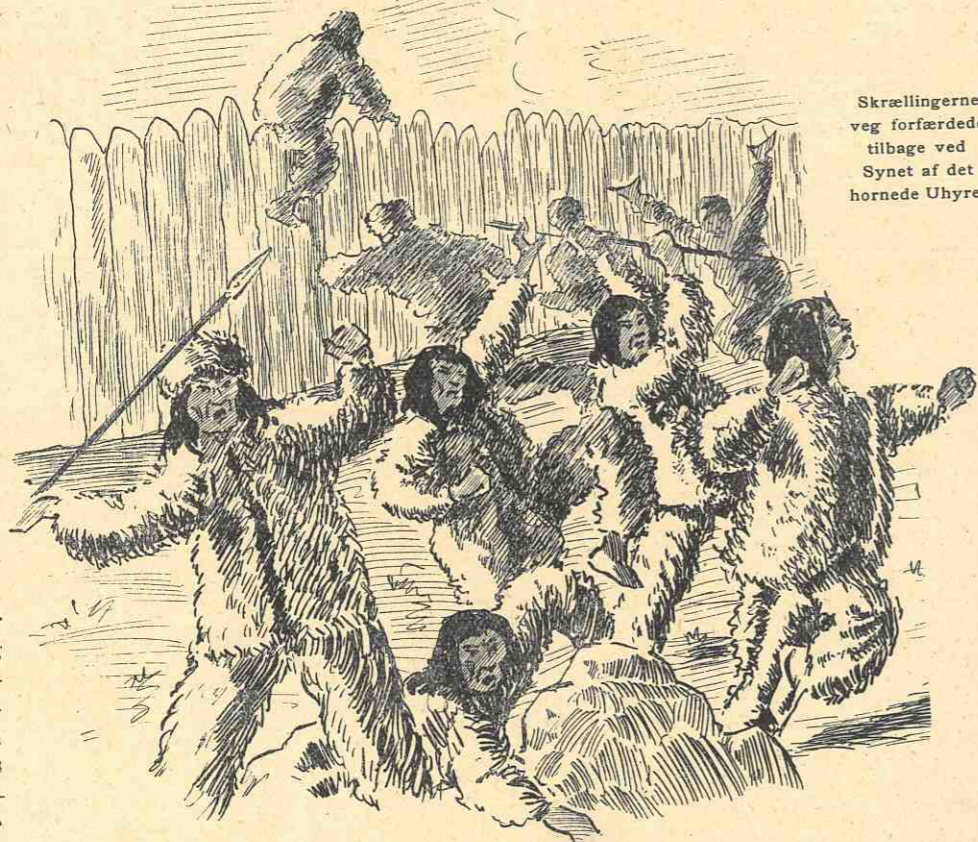
I Foraaret 1001 lastede Leif sit Skib med Træstammer og drog tilbage til Grønland, hvor det heldige Udfald af hans Rejse forskaffede ham en glimrende Modtagelse og Tilnavnet »den Lykkelige«.

Landet, som han havde opdaget, og hvor han havde overvintret, blev kaldt Vinland det Goda, der var et meget betegnende Navn, thi den Del af Amerika, til hvilket det hentyder, er det nuværende Massachusetts, der endnu den Dag i Dag bliver betragtet som den ny Verdens Paradis.

Et Aar efter Leifs Hjemkomst vilde en af hans Brødre ved Navn Thorvald ogsaa forsøge sin Lykke og begav sig med to Skibe til Vinland, hvor han endnu fandt de Barakker staaende, som Leifs Mænd havde opført. Han blev borte i to Aar, i hvilke han meget nøje undersøgte de sydlige Kyster af Vinland helt ned til New Jersey, Delaware og Maryland. Alle disse Egne var ubeboede, der var intet Spor af Menneskehaand at se. Paa et af disse Togter blev han af en voldsom Storm drevet mod Nord,

hvor han stødte mod et Forbjerg, uden Tvivl Kap Cod, hvor han mistede et Skib. Dette Skib blev halet op af Vandet og blev — til Erindring om denne Begivenhed — fastgjort paa Toppen af en Klippe, som fik Navn af Kølnæsset. — Da Thorvald var kommet i Nærheden af det nuværende Gurnet-Point, tænkte han paa at ned sætte sig der, men blev da ganske uventet angrebet af de Indfødte, som i utallige Skarer styrtede sig over den lille Flok Vikinger. Der udspandt sig en blodig Kamp, i hvilken Thorvald faldt. Døende befalede han, at man skulde begrave hans Lig paa en Klippetinde, og at man paa de fire Sider af hans Grav skulde plante et Kors; thi Thorvald var kristen. Efter disse Kors kaldte Nordboerne dette Forbjerg for Korsnæsset.

Men Erik Rødes Slægt var endnu ikke uddød, og som om Amerika var bestemt til at være et Arvegods i denne Slægt, udgik derfra endnu en fjerde Søn, Thorstein, der med sine Brødres Eksempel for Øje besluttede at undersøge Kysterne af Vinland.



Skrællingerne veg forfærdede tilbage ved Synet af det hornede Uhyre.

Dette Foretagende førte dog ikke til noget. Thorstein kom tilbage og døde i Grønland. Det var forbeholdt hans Enke, den skønne Gudrid, at genoptage hans Foretagende og lykkelig føre det til Ende. — Kort efter Thorsteins Død ægtede hun Thorfinn Karlsefne, en rig Købmand og en berømt, uforfærdet Viking. I Forening med ham fastede hun den Plan for Alvor at kolonisere de i Amerika opdagede Egne.

I Aaret 1007 afsejlede Thorfinn og Gudrid fra Grønland for at drage til Vinland. Han havde udrustet tre Skibe med en Besætning af ialt 160 Mand og en Del Kvinder. Skibene var ladet med alt, hvad der var nødvendigt til at grundlægge en Koloni, og medførte adskillige Stykker Kvæg og andre Husdyr.

Efter nogle Dages gunstig Sejlads fik man Labrador i Sigte. To Dage efter naaede han Markland, ved hvis sydlige Kyst han gik i Land paa en lille Ø; her dræbte han en Bjørn, og Øen blev herefter kaldt Bjørnø. Det er det nuværende Kap Sable.

Thorfinn styrede nu videre frem med sine Skibe og befandt sig den følgende Dag ved Foden af et Forbjerg, paa hvis Top han lagde Mærke til den Skibskøl, som Thorvald havde ladet sætte op paa Klippen. Gudrids Husbond respekterede dette Minde,

og Kysten ved dette Forbjerg kaldte han Furdurstrandir, hvilket betyder Vidunderstranden.

Han satte nu Kursen mod Strømsø, hvor 9 Mand af hans Besætning forlod ham for at gøre Opdagelser for egen Regning. Disse Mænd saa man aldrig siden.

Ved Mount Hope Bay bestemte nu Thorfinn sig til at grunde en Koloni. De spredte sig over en større



Landstrækning, fældede Træer for deraf at opføre Boliger og søgte deres Livsophold ved Jagt og Fiskeri. Kort efter rykkede de længere frem, men holdt sig dog i Nærheden af den første Koloni. I nogen Tid gik alt roligt og stille; alle var iøvrigt optaget af deres Arbejde, da de pludselig en Dag blev angrebne af de Indfødte. Hvem var nu disse vilde Folk? I Følge den Beskrivelse, som man finder i Sagaerne, kan man ikke være i Tvivl om, at det var en Menneskerace, som var Eskimoerne meget lig. Det var smaa Folk af forkrøblet Vækst med et uformeligt Ansigt og sort, tjavset Haarvækst. Deres Ansigtsfarve var mørkegul med skæve Øjne, og de gik klædt i Skind. Ved Siden af de høje, lyse, kraftige Nordboer synede disse smaa usle Skabninger for ikke ret meget, og Vikingerne gav dem Navnet »Skrællinger«. Thorfinn og hans Mænd havde da og

at indtage en mere truende Holdning. For ikke at blive overrumplet opførte Thorfinn rundt om Kolonien stærke Palisader. —

En skønne Morgen stormede Skrællingerne frem mod Kolonien, idet de udstødte vilde Hævnraab. De var Vikingerne langt overlegne i Tal, og der udviklede sig en frygtelig, blodig Kamp, og skønt Kolonisterne tilsidst gik af med Sejren, havde de dog lidt skrækkelige Tab. Tyren, der jo allerede havde gjort sit Prøvestykke, blev midt i Kampens Hede sluppet løs og fo'r som et Lyn ind i en tæt Flok forfærdede Skrællinger, hvor den anrettede et vildt Blodbad, og jog Resten over Stok og Sten ind i den tætte Underskov. Tyren havde med Hæder skilt sig fra sit Hverv og indjaget Eskimoerne en saa alvorlig Skræk, at de ikke viste sig senere.

Thorfinn havde mistet 30 af sine Mænd, og dette Angreb gav ham saaledes Anledning til alvorlige Betragtninger, om han ikke burde vende hjem.

Tyren for rasende frem mod Skrællingerne.



I Foraaret 1010 besluttede han derfor at forlade Vinland og indskibede sig med sit Mandskab, sin Hustru og den lille Snorro, som var født ved Ankomsten til Vinland. Han drog først til Grønland og derfra til Island, hvor han blev Fader til en berømt Slægt.

Saaledes var altsaa Vejen mellem Nord-europa og Amerika fundet. Dristige Nordboer vedblev at sejle til Vinland paa korte Rejser for at hente de køstbare Produkter, som fandtes i Vinland, men efter Thorfinns Død blev der ikke mere gjort

saa Held med hurtigt at jage disse Undermaalere tilbage til de tætte Skove, hvorfra de ikke kom tilbage i meget lang Tid.

De to første Vintre gik hen for Nybyggerne, uden at der forefaldt noget af Betydning. I Foraaret 1009 kom Skrællingerne i stort Antal for at aflægge et Besøg, men denne Gang i en fredeligere Hensigt. De vilde nemlig gøre en Tuskhandel med Nybyggerne og kom for at tilbyde dem Pelsværk, for hvilket de fik nogle Stumper højrødt Tøj, hvormed de straks pyntede sig. Hvad de ogsaa satte overordentlig høj Pris paa var Mælk. Men de Køer, som Thorfinns Folk havde ført med sig, var langt fra i Stand til at tilfredsstille deres Begærighed. De betragtede Mælken som et almægtigt Lægemedel. En Dag, da man var i Færd med denne Tuskhandel, rev en stor Tyr sig løs i Thorfinns Stald, og fo'r som en rasende ind mod de røde Tøjstumper, og de skrækslagne Eskimoer flygtede i vild Rædsel for dette hornede Uhyre.

Imidlertid vedblev Skrællingerne ikke længe at holde sig i Ro; de begyndte tværtimod Dag for Dag

Forsøg paa at kolonisere Landet. Man ved med Visshed, at saa sent som i 1347 blev der foretaget en Ekspedition fra Island til Amerika. Hvorvidt der senere er foretaget nogen Rejse dertil af Nordboerne, har man ingen historisk Bevis for, men det er højst sandsynligt, at disse Farter er blevet fortsat helt ind i det femtende Aarhundrede.

De gamle Nordboers Opdagelser i Amerika kan dog naturligvis ikke formindske Columbus' Fortjeneste ved sin Opdagelsesrejse. Selv om han har laant Idéen til sin Rejse, saa er der dog en mægtig Forskel paa ham og de nordiske Vikinger. Thi disse har jo nok ved et Tilfælde opdaget Landet i Vesten, men de har intet grundlagt der og intet efterladt sig, uden hvad Sagaerne kan fortælle om, medens derimod Columbus ved sit Mod og Geni har givet Kæmpen Liv og gjort Opdagelsen nyttig for Verden.

Edouard Hensé.



Skolechefen,
Kommandør Hartung.

Søkadetternes Hjem i Nyboder.

En 60-aarig Fødselsdag.

Den 1. Maj er det 60 Aar siden, at man oprettede den ny Søofficersskole, eller som den fra 1903 kaldes »Kadetskolen«, som en Fortsættelse af det tidligere Søkadetakademi, midt inde i den særlige Bydel, der dannes af Nyboders røde Tage og gule Husrækker.

Selve Bygningen med de gulgraa Mursten og Skifertaget blev opført i Begyndelsen af 1860'erne, og var oprindeligt bestemt for Nyboders Befolkning til »Pigeskole«.

Men det kom rigtignok ikke til at gaa efter den gamle Nyboderkommandants Fløjte; Søetatens gamle Ulke slog paa, at Pigeskoler kunde man anbringe hvor man vilde; men vordende Søgutter, de hørte nu bedst hjemme i Kong Christian den Fjerdes gamle Bydel, og saa entrede Kadetterne Pigeskolen i 1869.

Og sikke raske Søgutter, der fra alle Samfundslag, fra Slot og Hytte, er udgaaet fra denne i Sandhed første danske demokratiske højere Undervisningsanstalt.

Som Navnet fortæller, er det Stedet, hvor Søeta-

tens Kadetter — de vordende Søofficerer oplæres til deres fremtidige Livsgerning.

Uddannelsen finder Sted dels paa selve Skolen og paa Holmen, dels paa Søen ombord i forskellige Fartøjer, hvor det friske Søliv i Sommermaanederne afløser Vinterens Studier.

Nogle vil maaske nok paastaa, at de fire Aars Skoleliv ikke er lutter Sødsuppe med Svedsker til, men hvad, der er jo nok, som kan finde Tilfredshed ved saa lidt Anstrengelse som muligt, ja, endog Ungdom, der ikke reagerer imod at spille de fagreste Aar i en sløv og vegetativ Tilværelse i Samfunddybet. Den Slags Ungdom har man jo ikke Brug for.

Stræng og stræng, hvad skal man sige dertil? Man kommer nu engang ikke sovende opad den sublim Samfundsstige, det gælder vel for alle Fag. Nej, der skal virkes noget for komme opad.

Adgangen til Skolen i vore Dage er lettest og billigst — for Studenter af den matematiske, naturvidenskabelige Linie, idet disse Kundskaber danner det naturlige Grundlag for den fortsatte Uddannelse.



Foto specielt til »Vikings«.

Kadetskolen set fra Borgergade.

(Angaaende Optagelse faar man iøvrigt alle mulige Oplysninger ved Henvendelse paa Skolen.)

et slet Eksempel virker skadelig paa de Underordnede.

Og er de Unge saa endelig anbragt i det ny Hjem, ja, saa er der rigtignok ikke saa lidt af hvert at gennemløbe . . . Men lad det nu være sin Sag, mangen kæk ung Mand har taget den Tørn med godt Humør og Smil paa Læben uden at angre den Omgang. Meget »godt« medbringer de altid fra Skolen. »Punktlighed« er for det første en af Hovedbetingelserne for en Søkadets Paalidelighed. Den upaalidelige vil altid være en slet Militær, da al tjenstlig Virksomhed er bygget paa den Forudsætning, at den Gerning, der overdrages hver enkelt, om end den kan synes nok saa ringe, bliver samvittighedsfuldt udført.

Ligeledes er Punktighed og den deraf følgende Paalidelighed en Pligt, ikke blot mod Tjenesten i Almindelighed, men ogsaa mod Over- og Underordnede, fordi Ansvar for begaaede Fejl falder tilbage paa de Overordnede, fordi Fejlene kan gaa ud over alle, og endelig fordi



Foto spec. for »Vikings«.

Gymnastik- og Festsalen med »Hejmdals« Gallionsfigur i Baggrunden.

»Orden er Forpligtelsen til steds at holde saavel sin Person og Klædedragt som de Ting, hvormed man har at gøre, paa en renlig, sømmelig og reglementeret Maade. Enhver Tilsidesættelse af denne



Lærerstaben omkring Chefen i 1923. Fra venstre i forreste Række: Organist Poulsen, Legationssekretær Ed. Hansen, Dr. phil. Ostenfeldt, Balletdanser Berthelsen, Chefen, Kommandør Hartung, afd. Magister Grønbech, Dr. Lorentzen, Kapt. Krebs og Marineingeniør Fordsmann. Staaende bagved: Marineingeniør Larsen, Professor Hansen, Orlogskaptajn Briand de Creve-Coeur, Laboratorieførstander Jensen, Kaptajn Jensen, Kaptajn Heiberg, cand. mag. E. Hansen, Kaptajn Foss, Kaptajn Wedel, Ingeniør Lüttow, Næstkommanderende, Kaptajn Frandsen, Ingeniør Danckwardt og Kaptajn Ørsted.



Foto spec. til »Vikings».

Lidt musikalsk Underholdning kan der ogsaa blive Stunder til.

Forpligtelse er et Brud paa de Hensyn, der skyldes Tjenestens Tarv, den militære Anstand og de Standsfæller, man lever sammen med.

Bl. a. skal de i deres hele Færd erindre, at »det er umandigt at fare med Snak, og det er uridderligt at tale ondt om andre....«

Saadan er der mange gyldne Leveregler i Instruktionen, som en Mængde udover Søkadetter kunde have rigtig godt af at faa indprentet i Ungdommens Dage.

Lad os sige det med det samme, Kadetskolen er ikke en speciel Uddannelsesanstalt for militær maritim Lærdom med dertil hørende Forgreninger alene, nej, de vordende Søofficerer skal helt igennem være Mandfolk i alle Livets Forhold — og vel at mærke i bedste Forstand. Saadan er Meningen!

Men lad os nu gaa over til at tale lidt om selve Bygningen — midt inde ligger den smukke med Ovenlys forsynede Gymnastiksal, der tillige benyttes som Festsal. Salen er omgivet af et Galleri med smukt udskaaet Tømmerværk, og saavel de til Salen stødende Døre som Loftet udmærker sig ved en tilsvarende smagfuld Udskæring.

Under Galleriet er ophængt en Række Skjolde med Skolechefernes Navne o. s. v. Fra Galleriet hæver sig den tidligere Kadetkorvet »Heimdals« Gallionsfigur med sin Lur af blankskinnende Kobber, og oppe under Loftet ses Modellen til Fuldriggeren,

Fregatten »Frederiksværn«, samt over Dørene kendte Relieffer.

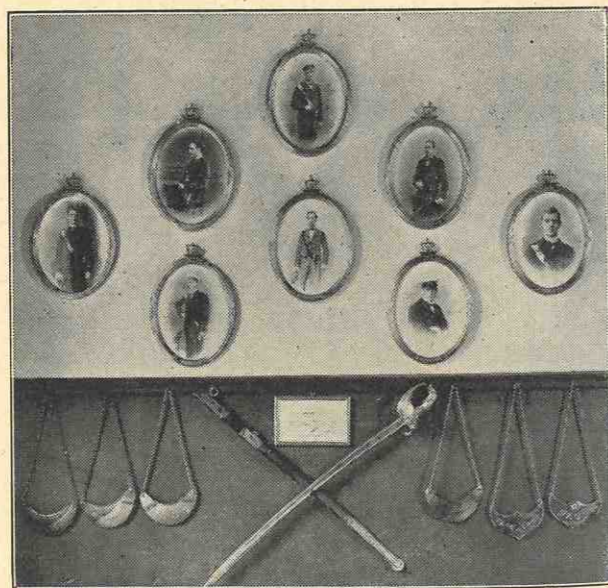


Foto spec for »Vikings».

Et historisk Panel.

Danske Prins, som ogsaa har betragtet Kadetskolen som Hjem — Ovenfra nedefter fra venstre: Prins Georg 1885-19, Prins Valdemar 1875-79, Kong Haakon 1889-93, Prins Aage 1904-05, Kong Georg af Grækenland 1859-63, Prins Axel 1904-08, Kronprins Frederik 1917-21, Prins Knud 1919-23.

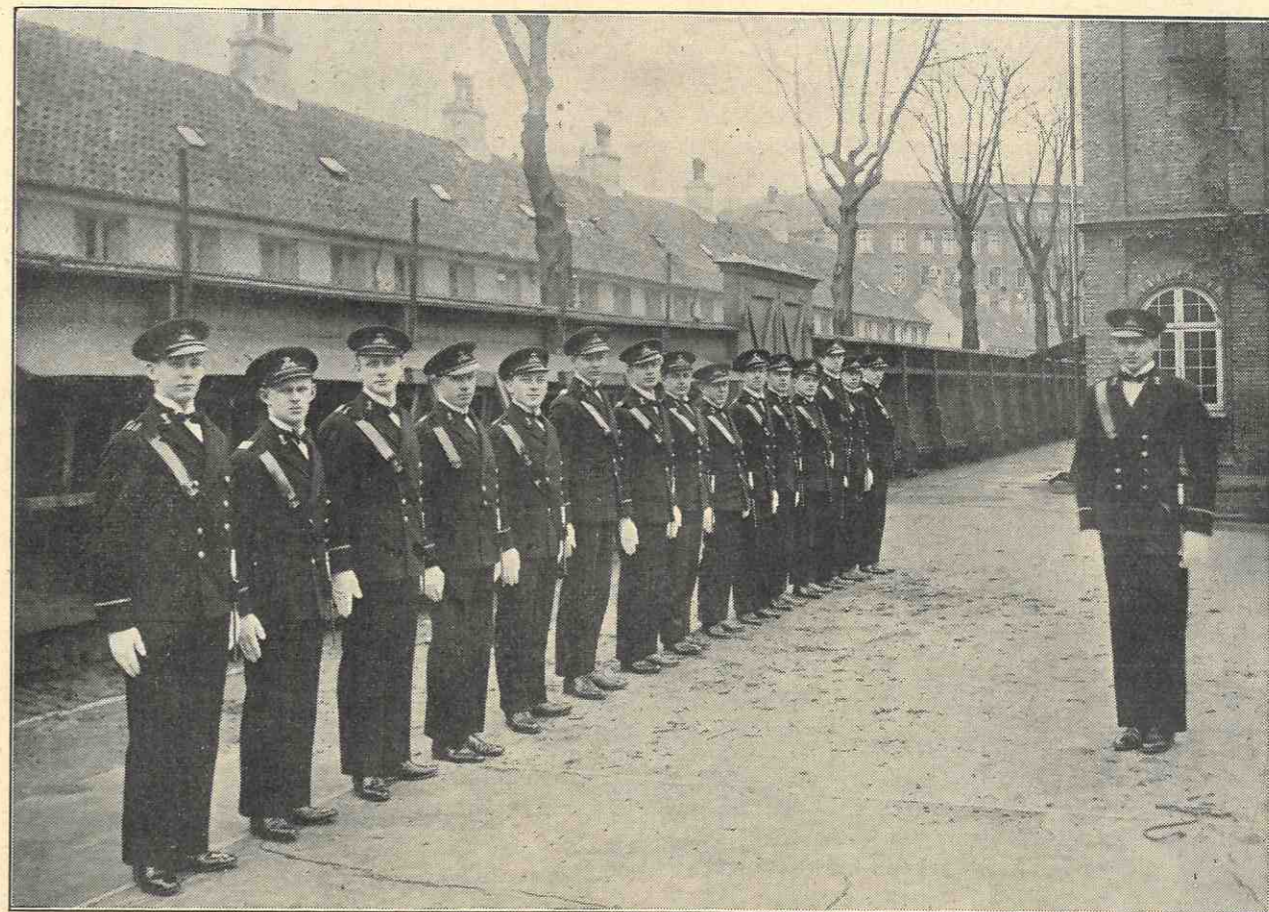


Foto spec. for »Vikings».

En lille Styrke fra Klasserne B. og C. »træder an« for »Vikings« Læsere.

Langs Væggene og paa Hovedtrappen er ophængt Vaabendekorationer og Skjolde med Navne paa vore Søhelte. Tillige ses et Par Malerier, fremstillende Kanonbaade i Kamp, og de tidligere saa meget benyttede Galejer.

Til Søkadetterne er der afskildrede Lukafer, Læsestuer, Forsamlingsstuer, Spisesal, Billardsal, Badeværelser m. m.

Udenfor er der Have og en lille Eksercerplads, og her træffer vi ogsaa den mere »private« Mur med Navne paa de Søkadetter, der har faaet Skolestraf, vi er saa indiskrete at røbe, at der har mange kendte og agtede Marineofficerer prentet deres Vi sitkort i Ungdommens Vaar.

Naa, saa har vi vel ikke stort mere at fortælle udover det daglige Liv paa Kadetskolen.

Om Morgenen purres der ud Kl. 6,40. Det hedder at »rejse ud«. Saa lufter man Sengene paa Sovesalen ud og gør sig i Stand. Kl. 7 visiteres Sovesalene, og et Kvarter tilstaaes der at drikke Te i. Derefter er der Spadseretur paa Langelinie. Saa er der Morgenparade og Bøn, som den vagthavende Kadet oplæser. Det er »Morgenbøn for Officersskolen« af Dr. B. Münter, i langt forsvunden Tid. Sjællands myndige Biskop. Hver Dag i Ugen har sin Bøn, og hver Bøn slutter med Fadervor.

Kl. 7,50 skal der stilles igen, for Kl. 8 begynder Skoletimerne, der varer til Kl. 3, dog afbrudt af et

Frikvarter efter hver Time og en Frokostpavse fra Kl. 10,45 til Kl. 11. Efter denne er der Frikvarter paa Skolepladsen. Her havde de i gamle Dage en Mast, men nu er den pillet ned — vistnok til stor Sorg for den muntre Ungdom.

Saa begynder Undervisningen igen, og fra Kl. 1 til 3 er der daglig Gymnastik for skiftende Hold.



En Kadet, der har faaet tilmaalt en lille Skolestraf, indrider sit Navn paa den historiske Mur.



Der er ogsaa Dans og Sangtimer. Kl. 3¼ foretages Udgangsparade med efterfølgende »Spadsere« til Kl. 4,50, for Kl. 5 serveres Middagen, hvor den vagthavende Officer sidder ved Bordenden. (Det er solid, god Kost, men ikke ekstravagante Retter.)

Efter Middagen er der Adspredelser eller privat Læsning paa Skolen til Kl. 6,15. Saa er der tvungen Læsning til Kl. 9, hvorefter Eleverne kan læse eller tage Ophold paa Forsamlingsstuen. Kl. 10,30 kommanderer den vagthavende Kadet »Til Køjs«, og et Kvarter efter er der Visitation. Kadetterne kan dog godt faa Udgangstilladelse om Eftermiddagen fra Kl. 3,15, en eller flere Dage om Ugen, alt efter den Klasse, de er i. Hel Fridag er der ogsaa foruden Søndagen, hvor alle er fri fra Kl. 9 Morgen til 10 Aften.

Forøvrigt dyrkes der forskellige Sportsgrene efter Behag, og mange Præmier vidner om Elevernes Dygtighed i adskillige Træfninger.

Skolen har en Chef, en Næstkommanderende, og 2 Skoleofficerer, ialt 9 militære- og civile Lærere samt en Intendant.

Der er 3 Klasser, foruden Aspirantklassen, og Elevantallet er som Regel 28 Søkadetter og 10 Aspiranter.

Saasom Kadetskolen er et Hjem, et Hjem, der binder Eleverne til Søen med stærke og lønlige Baand, saavidt snævrer disse Baand ikke, men vil altid frigøre venlige Tanker og gode Ønsker for Skolens Fremtid fra Neptuns Sønner — ikke mindst paa en Højtidsdag, en 60-aarig Mindedag for Skolens Oprettelse.

A d. P.

PRINS Valdemars og Prinsesse Maries Fond, der har et meget betydeligt Antal Medlemmer paa Island, har ved Uddeling af Understøttelser for indværende Aar ogsaa tænkt paa Søfartsveteranerne paa Island. For Reykjaviks Vedkommende skete Uddelingen paa særlig højtidelig Vis, og smukt arrangeret af Fondets Repræsentant i Reykjavik, Hr. Frantz Hakonsson.

13 Veteraner blev hentet i Automobil og sammen med Venner og Medlemmer samledes man om et festligt Kaffebord, hvor, efter at Forsamlingen havde sunget en Salme, Kapelmester Thorarin Gudmundsson med flere spillede for de gamle. Pastor Bjarni Jonsson, Domkirken, Reykjavik, talte derefter bl. a. om Sømandens farefulde Hverv, mindedes saavel de danske som islandske Søens Mænd, og takkede i hjertelige Ord Fondens, fordi man saa smukt havde tænkt paa Brødre Folket mod Nord. Derefter uddelte Pastor Jonsson Fondens Gave til de gamle, der var henrykt. — Efter at være blevet fotograferet, blev de gamle Veteraner atter kørt til deres Hjem, begejstret over den dejlige Dag, en Lysstraale i deres ensomme Tilværelse. En lignende Uddeling har under festlige Former fundet Sted i Isafjord under Ledelse af Fondens derværende Repræsentant, Juvelerer Skuli Eiriksson.

To danske Kaptajners Jubilæum i Østen.

For nylig kunde to af den danske Kolonis Ældste i Shanghai, Kaptajnerne H. C. Christensen og J. Bille-Mathiasen fejre et ret enestaaende Jubilæum, idet begge den 5. April havde været 25 Aar i Store Nordiske Telegraf-Selskabs Tjeneste. De begyndte henholdsvis som 3de og 4de Styrmand ombord i den da nybyggede Kabeldamper »Pacific«, som kort efter Overleveringen afgik til Østen, hvor den siden har haft Station. — Talrige Kabelekspeditioner har de to Jubilæarer i dette Spand af Aar deltaget i, snart op mod Nord til Sibiriens isbelagte Kyster og snart mod Syd til Stillehavets Zoner. — Mange er ogsaa de unge Styrmand, som i disse 25 Aar har prøvet Østen sammen med Jubilæarerne, men som atter — maaske paa Grund af Klimaet og mindre heldige Avancementsforhold — har forladt Tjenesten derude, medens disse to med Taalmodighed langsomt avancerede opad til Førerstillingen, henholdsvis i »Pacific« og »Store Nordiske«.



Kaptajn
H. C. Christensen.

Et kvart Aarhundrede paa disse Kyster, saa langt fra Fædrelandet, er ikke alle givet at kunne staa for, hverken i fysisk eller i psykisk Henseende, saa meget mere sjældent er dette Eksperiment, at man uvilkaarligt beundrer denne Udholdningsprøve, og derfor gaar der ogsaa mange venlige Tanker fra Vest til Øst til disse to værdige Repræsentanter for den danske Sømandsstand i de kinesiske Farvande.



Kaptajn J. Bille-Mathiasen.

for den danske Sømandsstand i de kinesiske Farvande.

Den 20. April fejrede Skibsmæglerfirmaet Wonsild & Søn sit 25 Aars Jubilæum. Det kendte og ansete Firma stiftedes af Skibsmægler V. L. Wonsild og dennes ældste Søn Jørgen W.

Trods Seniorchefens fyldte 75 Aar bevarer dog W. stedse en levende Interesse for alt indenfor Søfarten, og var i bedste Vigeur, da de talrige Lykønskninger strømmede ind til Firmaet paa Jubilæumsdagen.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Vare-

Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

K ■ Y ■ OG M ■ V ■
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade 11. Kalkbrønderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i luk. Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y).

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølvsfabr. Grundlagt 1842.

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telef. 2075 & 2200 Statstelefon 2
AALBORG
Telegr.-Adresse: »UTZON«



GRUNDLAGT 1755

IVER C. WEILBACH & CO.

SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

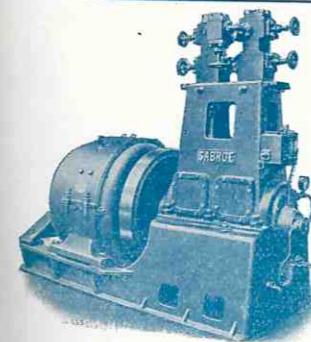
Eneste Specialforretning i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN

TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT.

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:

PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

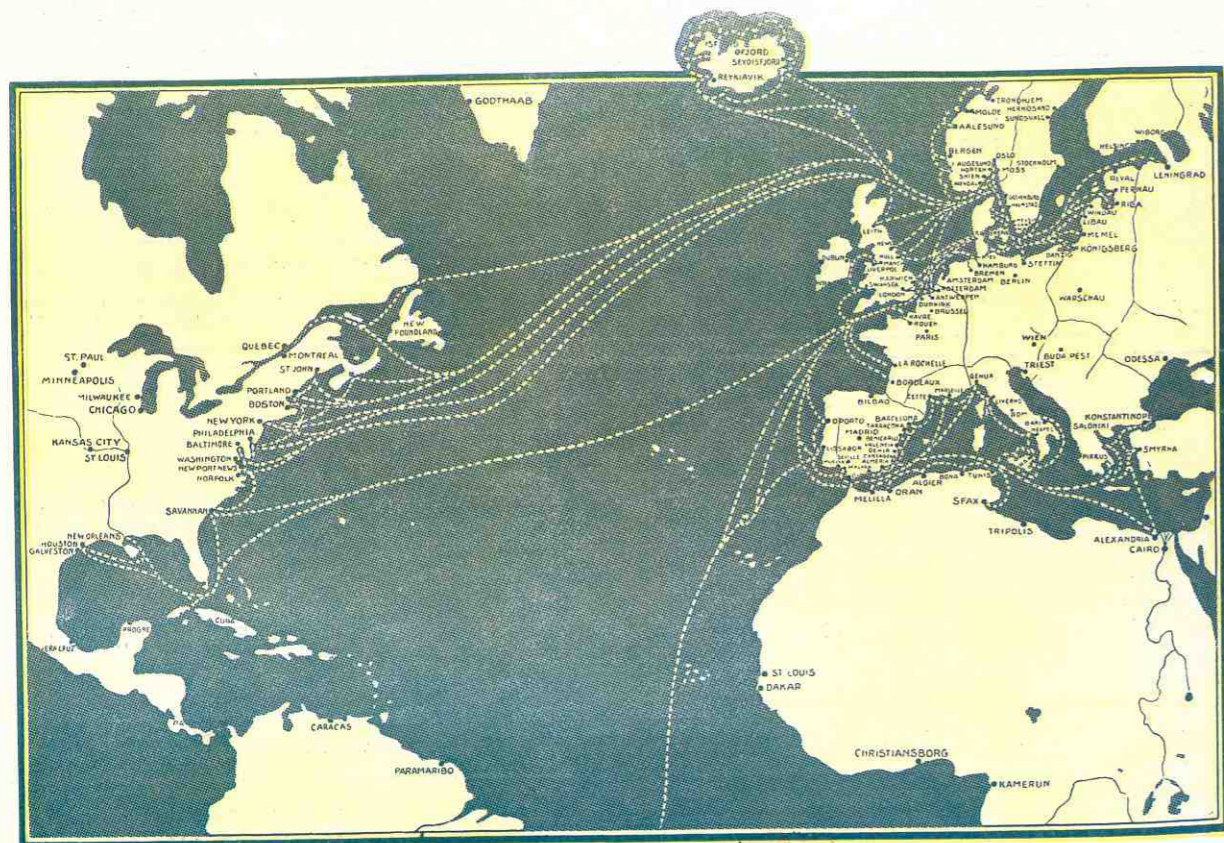
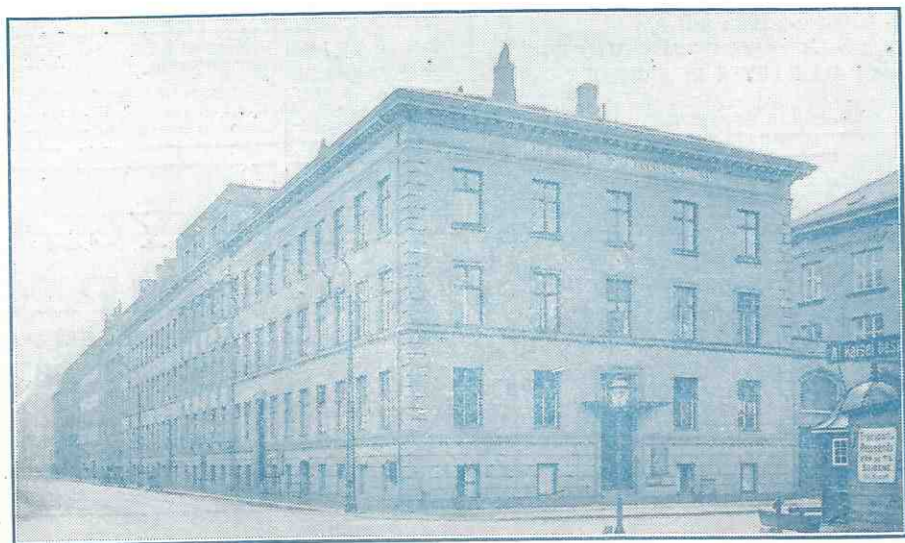


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERERE MAGASIN

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

RIGT ILLUSTRERERE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



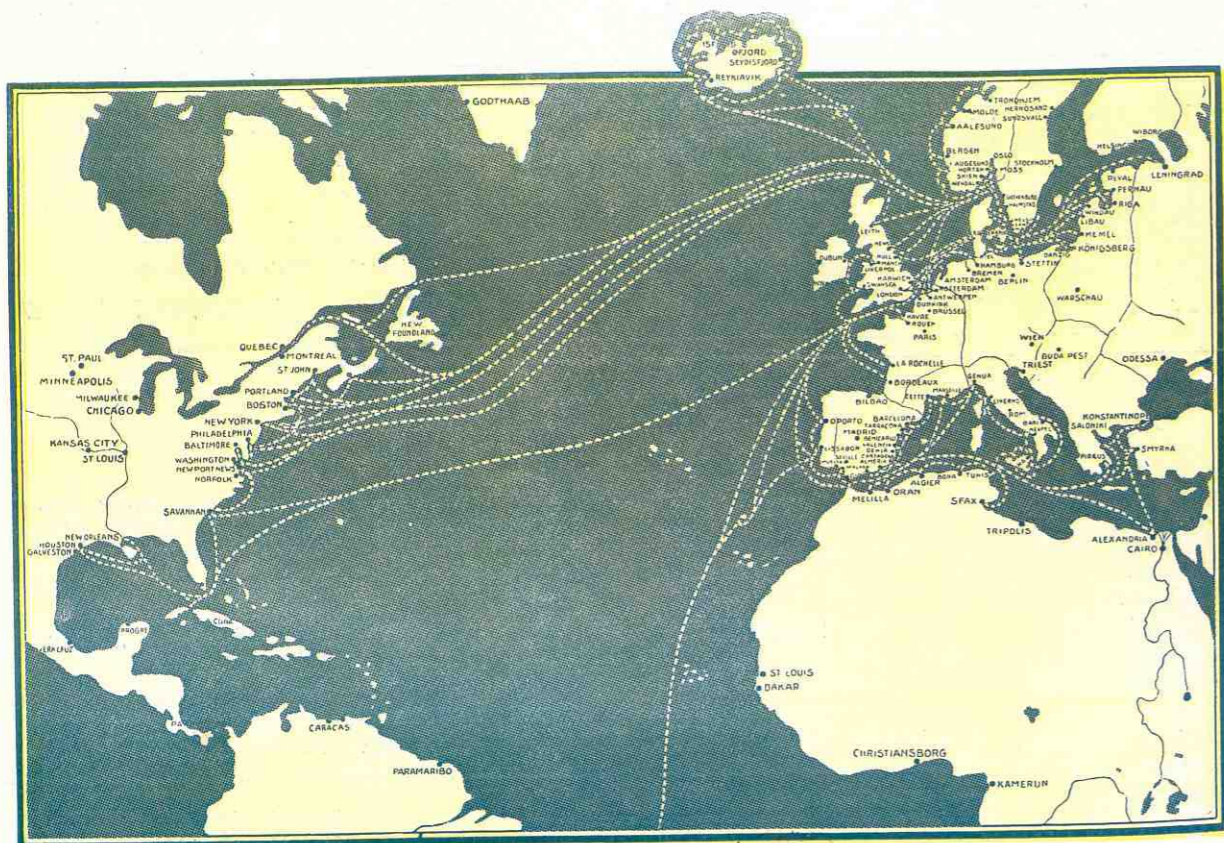
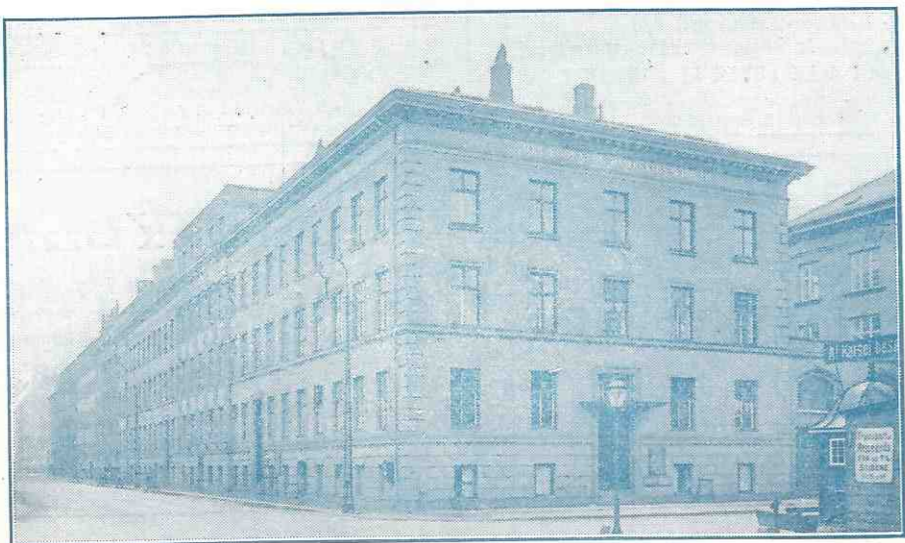


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

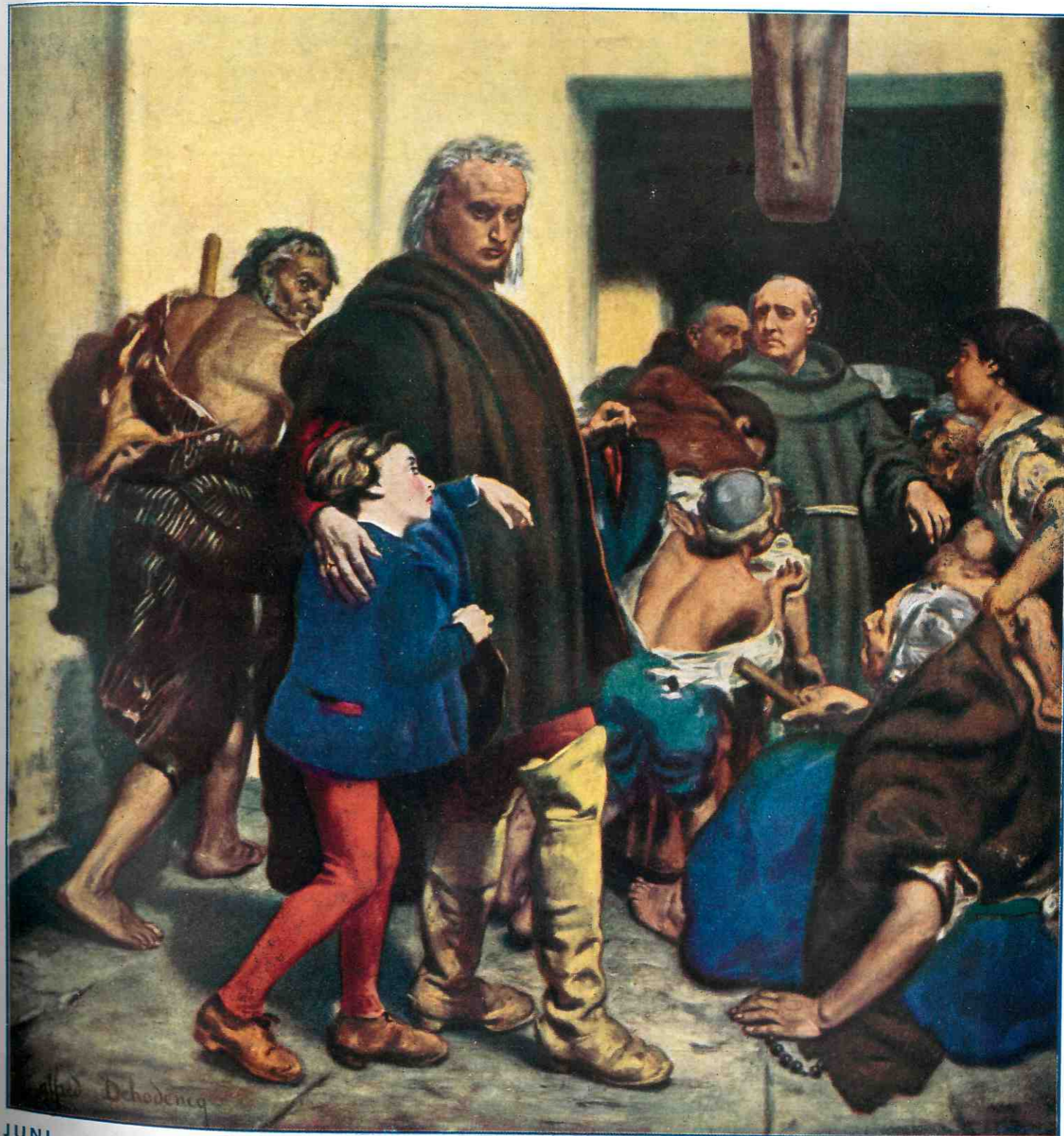
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

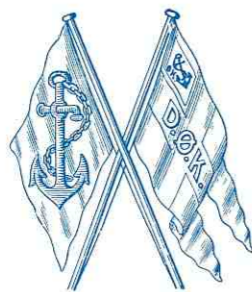
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Hav- og Værftarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

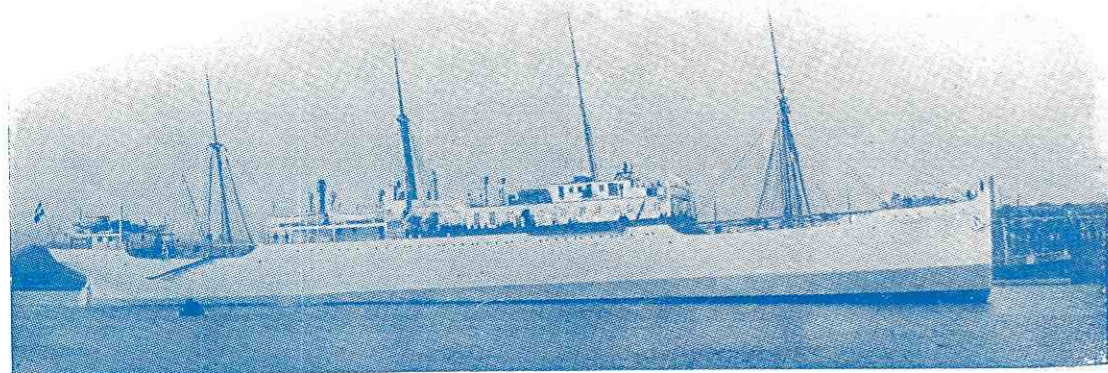
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

København K.
Telegr.-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 50529 (udenfor Kontortid)
» 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

KØBENHAVN K.

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

Amaliegade 35

Dampskibs-Ekspektion - Klarering - Haveri-Agentur - Befragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling

Københavns Bunkerkul-Depot

Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter

Ingen Udgifter

Hurtig Ekspedition

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

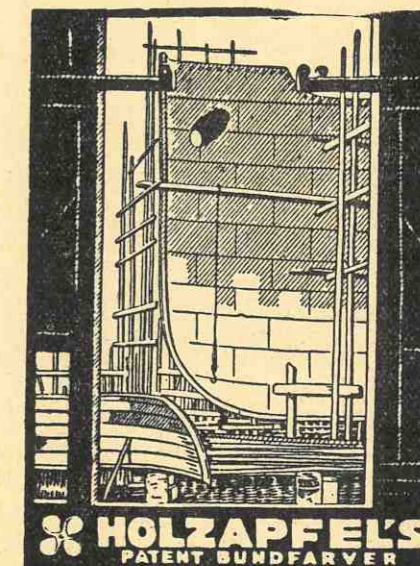
A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

Til
Flaas-
med driftssikre
SKF
RULLELEJER
i
Motorerne



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER
TLF.C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLLANDIA

BRUG KUN **HEMPEL'S**



AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Gratis et Billede af Skoleskibet København

(18x24 cm.)

faar enhver, der skaffer en Abonnent paa

»Vikingen«

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime
Novellemagasin.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn.
Telf. 5990.

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
Esbjerg.

Interesseforeningen for Fiskefartøjsere og Redere,
Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn.
Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade
8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Sømandenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Indholdsfortegnelse

Christopher Columbus, af Edouard Hensé, med Teg-
ninger af G. Lütken.

Hvor hurtigt en Damp kan synke. (Illustr.)

65 Aarsdagen for Helgoland-Slaget. (Illustr.)

Paa Jagt efter 70,000 Miner. Uskadeliggørelsen af Sø-
fartens værste Fjender. (Illustr.)

Dansk-engelsk Samhandel. (En Tale holdt af Direktør
A. O. Andersen.)

Fra de amerikanske Søkadetters Færd. (Illustr.)

Fra Sejlskibenes Guldalder, af Kaptajn Carl
Larsen. (Illustr.)

En Radiokonzert i Køjen. (Illustr.)

Skoleskibet Københavns Besætning. (Illustr.)

Stemninger fra Havet, af Maskinmester Aage J. Chr.
Petersen. (Illustr.)

Den frygtelige Katastrofe i den finske Skærgaard.
(En dansk Matros' Skildring.) (Illustr.)

Nyt fra alle Vande. (Illustr.)

Tigern i Flodhesten. — Den gamle Kaptajn for-
tæller. (Illustr.)

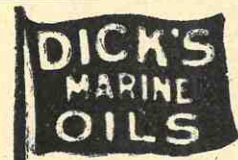
Ene over Atlanterhavet, af Trolle Stenstrup. (Illustr.)

Ungdom og Vovemod. To Skagboers paatænkte Vi-
kingefærd til Amerika. (Illustr.)

En Kollision i Østen. (Illustr.)

Smaanyt m. m.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32.
Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR.
OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
NY ØSTERGADE 32 * TELEFON 9822

Christopher Columbus

EN fuldstændig Rekonstruktion af Columbus' Skib „Santa Maria“ forevises nu i den gamle, sagn-
rige Stad Sevilla paa den saakaldte ibero-amerikan-
ske Udstilling, der bl. a. omfatter en Mængde syd-
amerikanske Produkter; men Skibet er selvfølgelig Udstillingens Clou.

„Man undres ved Sy-
net af denne Caravel fra en længst forsvunden
Tids Søfartsdage . . . at man dengang turde vove sig ud over Atlanten i et saadant forholdsvis ubetydeligt Fartøj,“ skriver de stedlige Blade.

Tager man imidler-
tid den Kendsgerning i Betragtning, at det var i „Santa Maria“, Christo-
bal Colon — som Spanierne kalder Columbus —
hejste sit Flag, saa bør Forundringen forstumme.

Vel findes der næppe nogen verdensberømt Per-
son, om hvem der hersker saa mange forskellige Meninger, kun om ét har alle sagkyndige været enige. — Columbus' Dygtighed som Sømand.

Nuvel, denne Sømand, Uldvæverens Søn fra Ge-
nua, der staar til Sø i en ung Alder, gør sig fuldt ud fortrolig med Sømandslivets Foreteelser, læser Astro-
nomi, plejer Omgang med Datidens Lærde for endelig at finde ud af, at Vejen til Østen kan naas i Vesten. Han fatter Planen at forsøge det, som anses for taabeligt. Ved Hove bliver han haanet, af Mængden udlet. Men Sømanden giver aligevel ikke op.

Hans mangelfulde Kundskaber, hans mange uheldige, menneskelige Egenskaber fraregnet, saa har dog Menneskeheden Grund til at prise sig lykkelig over,

at Columbus ikke var nogen skarpsindig, lærd Mand; havde han været det og derved faaet den rette Op-

fattelse af Jordens Størrelse og det europæisk-asiatiske Jordomraades virkelige vestøstlige Udstrækning, havde han sikkert ikke kæmpet saa energisk for at faa Planen realiseret og derved naaet det Resultat, han med sine tre smaa Caraveller opnaaede.

Columbus' halststarrige Hængen ved egne, urimelige Teorier gav ham netop den Styrke, han behøvede til den Stordaad, der gjorde ham verdensberømt.

I Aarevis maa han vandre fra Sted til Sted i Portugal og Spanien uden at opnaa noget; da er det, han en Aftenstund kommer til et gammelt Graabrødre-Kloster „la Rabida“, omtrent en halv Mils Vej fra Havnestaden

Palos. — Den trætte Vandrer banker paa Porten og beder Dørvogteren om lidt Brød og Vand til sin lille Søn Diego, som ledsager ham paa denne Tiggergang.

Klosterets Prior, Juan Perez, kommer tilfældigt forbi og indlader sig i Samtale med de Fremmede, som han efter en kort Udveksling af Ord byder indenfor. Og dette Besøg, som gengives paa vort Forsidebillede, bliver Vendepunktet i Christopher Columbus' Historie.

Juan Perez bliver begejstret over Planen, indbyder de Fremmede til at tage Ophold, ja, paatager sig endog at besørge Drengens Opdragelse, medens Faderen forfølger sin Plan videre. Yderligere giver Prioren Columbus Anbefalingskrivelse med til Dron-



Christopher Columbus. Tegnet efter det eneste autentiske eksisterende Billede af ham

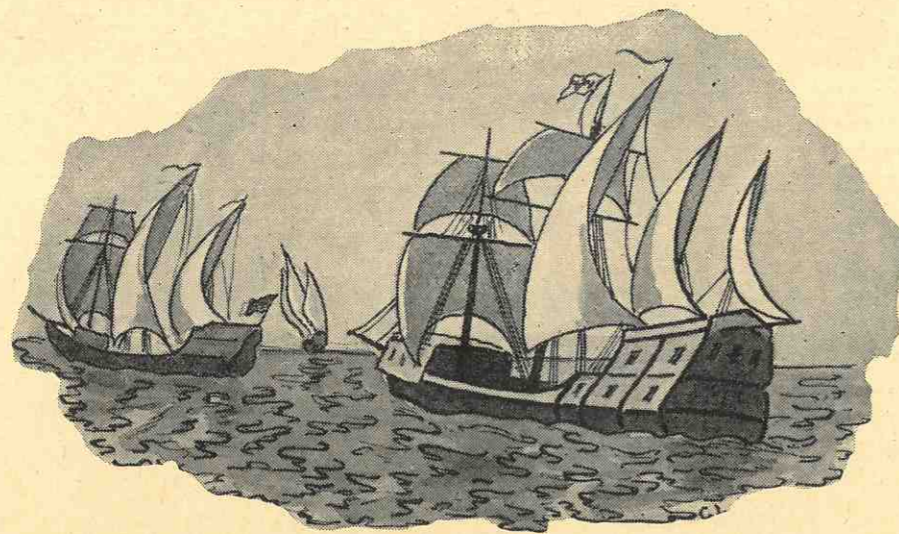


ningens Skriftefader, og her var altsaa det Led, gennem hvilket Columbus skulde naa sit store Maal.

Resten kender „Vikingen“s Læsere: Sejladsen over Havet, Opholdet i Amerika og Hjemturene, skiftende Nederlag og Oprejsning o. s. v. er tidligere beskrevet.

Paa Columbus' Billedstøtte i Havana staar „Por Castilla y Leon Nuevo mundo halto Colon“; dog er denne „nye Verden“ ikke mere under spansk eller portugisisk Overherredømme, men de kulturelle Baand er knyttede med en dobbelt Korsknob, som ikke let trækkes op, saa længe over 50 Millioner uden for Hjemlandet taler Sprogene.

Som Spanierne saa stormægtigt skrev paa Billedstøtten i Habana — indtog ganske vist Columbus den ny Verden til Castiliens Krone; men hverken Spanien eller Portugal har nogen Sinde forstaaet at holde deres

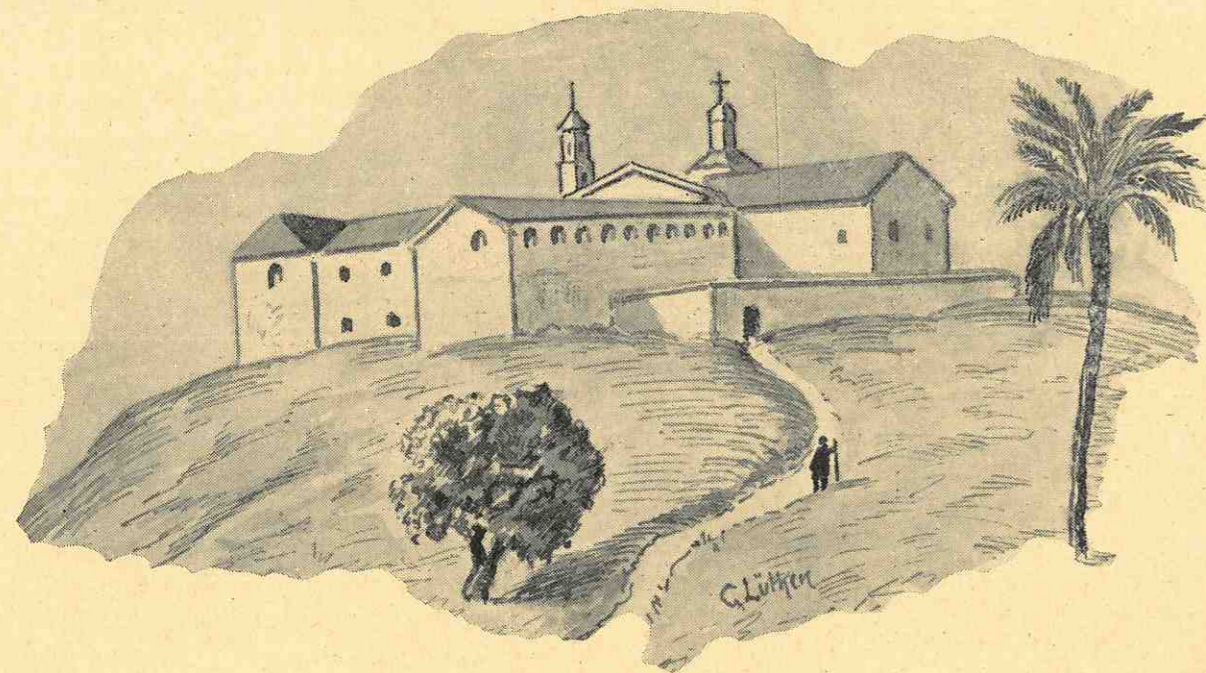


Columbus' tre Caraveller

gjorde de ogsaa til Gavns: de udnyttede deres Kolonier paa den mest haardhændede Façon, uden at yde de Indfødte noget nævneværdigt til Gengæld . . .

Selv om Columbus maaske ikke slavisk bifaldt dette Program, var han dog nødt til at rette sig derefter.

Efterverdenen bærer Columbus' Navn paa Læber-



Det verdensberømte Graubroder-Kloster »La Rabida«

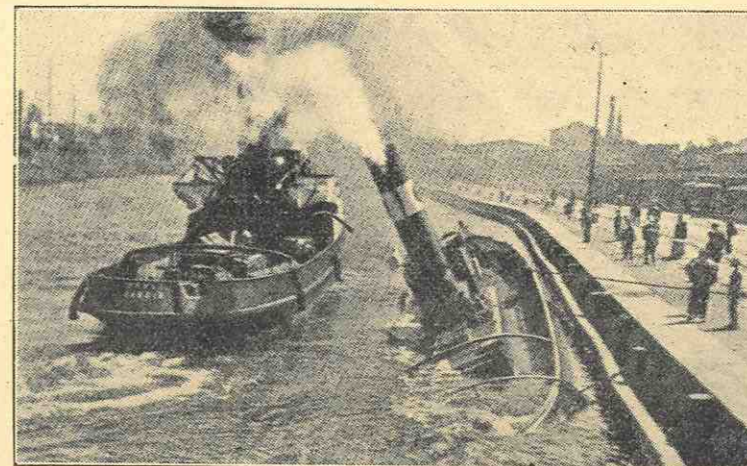
Kolonier fastknyttede til Hjemlandet. Tværtimod har man selv hidraget mægtigt til, at disse Nyerhvervelser er gjort saa lede og kede af Tilknytningen, at endog Indvaanere fra Hjemlandet — foruden de Indfødte — Gang efter Gang paa den kraftigste Maade gjorde Magthaverne opmærksomme paa dette Forhold for saa sluttelig gennem Oprør at kunne løsrive sig.

Datidens Spaniere hengav sig kun til ét, men det

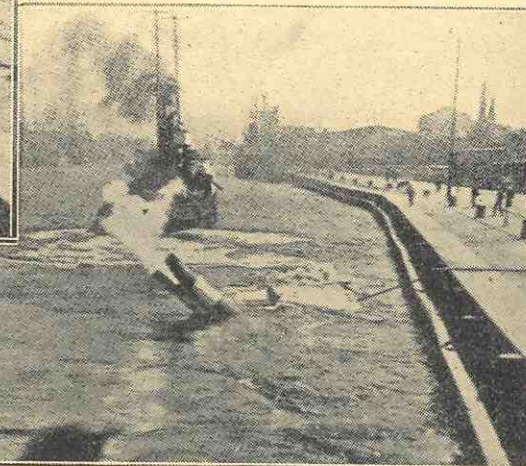
ne med en Hæder, som trods alt ikke kan omtvistes. Christopher Columbus aabnede den ny Verdens kolossale Arbejdsfelt for Europæerne, det var aldrig før gjort og kan aldrig mere gøres.

Edvard Heise

HVOR HURTIGT EN DAMPER KAN SYNKE

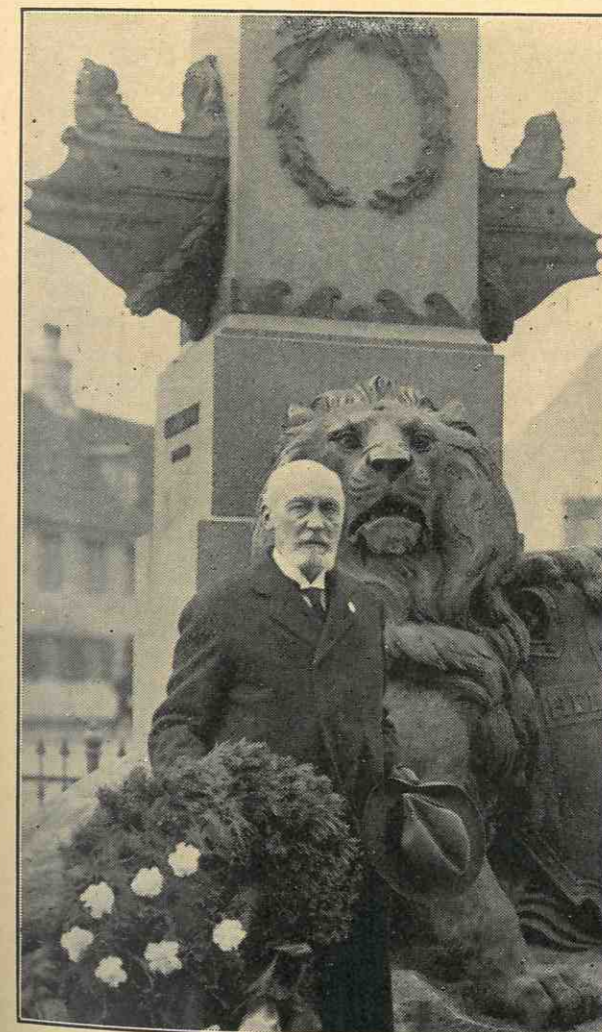


Stævn borer sig ind i Kollegaens Bagbordsside. Slæbedamper Nr. 2 faar lige Tid at trække Snuden til sig og damper væk i en Fart af Frygt for en Kedelekspllosion i den synkende Damper. Slæberen forsvinder fra Havens Overflade i Løbet af Sekunder af Tid — heldigvis uden Tab af Menneskeliv.



HVOR hurtigt et Dampfartøj kan forsvinde ned i Dybet fik tilfældigt nærværende Tilskuere fornylig at se i Danzigs Havn.

En Slæbedamper laa med Dampen oppe fortøjet ved Havnen, da en Kollega skulde passere denne; en tredje, større Damper viser sit Skrog ret forude, og for at undgaa denne, viger Slæbedamper Nr. 2 saa hastigt til Siden, at dens



65 Aarsdagen for Helgoland-Slaget

Den 9. Maj fejrede Marineforeningen paa den smukkeste Maade 65-Aarsdagen for Slaget ved Helgoland.

Den gamle Nyboder-Bydel stod i Festens Tegn. Alt fra den tidlige Morgenstund hejstes Flagene inde i de smaa Gaarde, rundt om i „Søkongen“s specielle Marinekvarter, foruden mange andre Steder.

Ved selve Suenson-Monumentet mødte Admiral Carstensen i Spidsen for en Deputation, der bl. a. bestod af Grosserer Vald. Schou og Bankkasserer Nath, og nedlagde en Krans ved Fodstykket.

Om Aftenen festede Foreningens Medlemmer i Parkteatrets Restaurant, hvor Taler og Sange vekslede og den bedste Stemning herskede under Samværet.

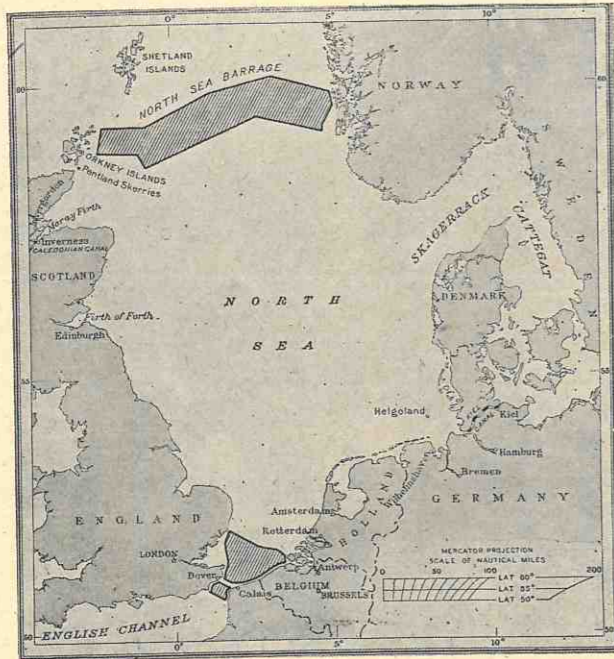
Som Æresgæster havde Bestyrelsen indbudt 11 Veteraner, der deltog i Slaget, et Arrangement, som vandt almindelig Jubel, og ikke mindst var Glæden stor blandt de gamle Ulke, som ved denne Lejlighed fandt Anledning til igen at opfriske Minderne fra hin Tid, da de under vort gamle Danebrog kæmpede for Fædrelandet.

Paa Jagt efter 70,000 Miner

Uskadeliggørelsen af Søfartens værste Fjender

EFTERHAANDEN hører det nu snart til Sjældenhederne at høre om en observeret eller ilanddreven Mine; men ske kan det dog alligevel, at en af disse uhyggelige Tingester, en af disse Søfartens værste Fjender, har vist sit frygtede Legeme paa Havets Overflade, saa vender Tankerne uvilkaarligt tilbage til det store Ragnarok, som sluttede for snart 11 Aar siden, netop som et af mest gigantiske Forsvarsarbejder, Udlægningen af den store Minespærring i Nordsøen, var fuldendt af Amerikanerne og Englænderne.

Uden for al Tvivl har Udlægningen af denne Spærring foraarsaget en saa stor Kalamitet for Tyskernes Undervandsbaadskrig, at de absolut maatte give op — ogsaa paa dette uhyggelige Krigsfelts Omraade — thi det var dem ganske umuligt at forcere dette vældige Gærde af Miner. I Forvejen var det andet Indløb til Nordsøen lukket, saa man maa forstaa,



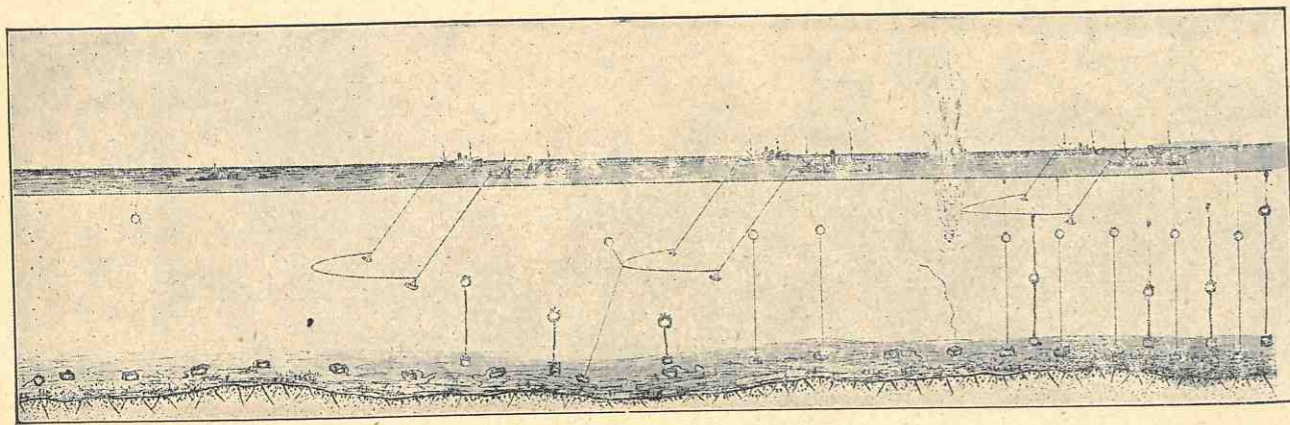
Kort over Nordsøen, hvor Beliggenheden af de Allieredes Minespærringer ses indhegnet af Ramme. Det smalle Stræde ved Dover var i Forvejen blevet spærret med Net og Miner, og Fuldendelsen af den store Spærring mod Nord gjorde en Ende paa den tyske U-Baads Krig. Denne Spærring indeholdt ca. 70.000 Miner og spærrede over et Farvand, der var 240 Sømil bredt.

at U-Baadens Arbejdsomraade i den Grad formindskedes, at hele deres Undervandsblokade mod de Allierede ikke kunde betragtes som mere aktiv.

Det er vist de færreste bekendt, hvilket kæpmæssigt Arbejde Udlægningen og senere Fjernelsen af denne Monstrespærring har været.

I alt udlagde Amerikanerne og Englænderne ca. 70,000 Miner i det urolige og stormfulde Farvand mellem Ørknøerne og Norge, strækkende sig over en Distance paa 240 Sømil og dækkende et Areal af omtrent 6000 Kvadratsømil. (Se det første Billede.)

Dette vældige Bælte af dødbringende Legemer borttog Tyskernes sidste Haab om Sejr, fordi Størstedelen af det tilbageværende Mandskab i U-Baadene, efter at have mistet saa mange af deres Kammerater, der havde povet sig i Lag med at passere gennem Spærringen, ligefrem gjorde Mytteri og nægtede at risikere



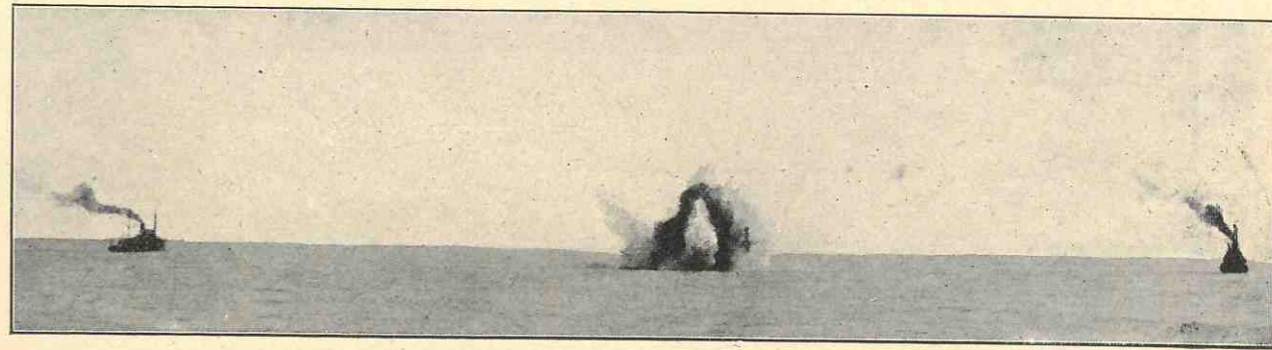
Skitse, der viser, hvorledes Ministrygningen gik for sig. Den store Minespærring bestod af 23 Grupper, hver paa 5 Rækker, med Miner i 3 forskellige Dybder. Paa Billedet ser man en saadan Række blive strøget. De 2 førende Ministrygere regulerede Dybden af Strygetrossen saaledes, at den kun berørte Antennen paa Minerne, for saaledes at faa Minerne til at gaa af. De næste 2 strøg i en større Dybde, saaledes at Strygetrossen fik fat i Ankertovet af de ikke eksploderede Miner og savede disse over, hvorpaa Minen gik i Overfladen. Endelig kom det tredje Par Ministrygere for at tage eventuelle tiloversstaaende Miner i en større Dybde. I Ministrygernes Køl vand fulgte saa en eller flere Jagerne, som nedskød de Miner, der var gaaet i Overfladen.

deres Liv paa, hvad de vidste absolut var deres sikre Død.

Spærringen gjorde altsaa sin moralske Virkning, selv om det var i 11. Time og tiltrods for, at den næppe var tilendebragt, før den atter skulde fjernes igen.

Denne Rydning eller Spærring, som er et kor-

at slippe helskindede igennem dette Felt, og dette vanskeliggjorde selvfølgelig ogsaa bagefter Rydningen af Minerne i meget høj Grad. Dog, ved Hjælp af en meget simpel og sindrig Opfindelse, gjort af en ung, amerikansk Marineofficer, lykkedes det trods alt at overvinde denne Vanskelighed, saaledes at man til Ministrygningsarbejdet kunde anvende Skibe af Jern



2 Ministrygere ved Arbejdet. Mellem Agterenden af de to Baade er Strygetrossen strakt. Denne bliver holdt i den ønskede Dybde ved Hjælp af saakaldte Drager. Disse to Skibe er 1/2 Sømil fra hinanden. En Mine er netop sprunget ved Berøring med Trossen.

rektere Udtryk, var et overmaade vanskeligt og farligt Foretagende for de Fartøjer, som skulde foretage dette ikke misundelsesværdige Hverv, thi de Miner, der som Tulipanløg var strøet i Nordsøen, var af en meget farlig Beskaffenhed, dertil af en helt ny og ukendt Konstruktion.

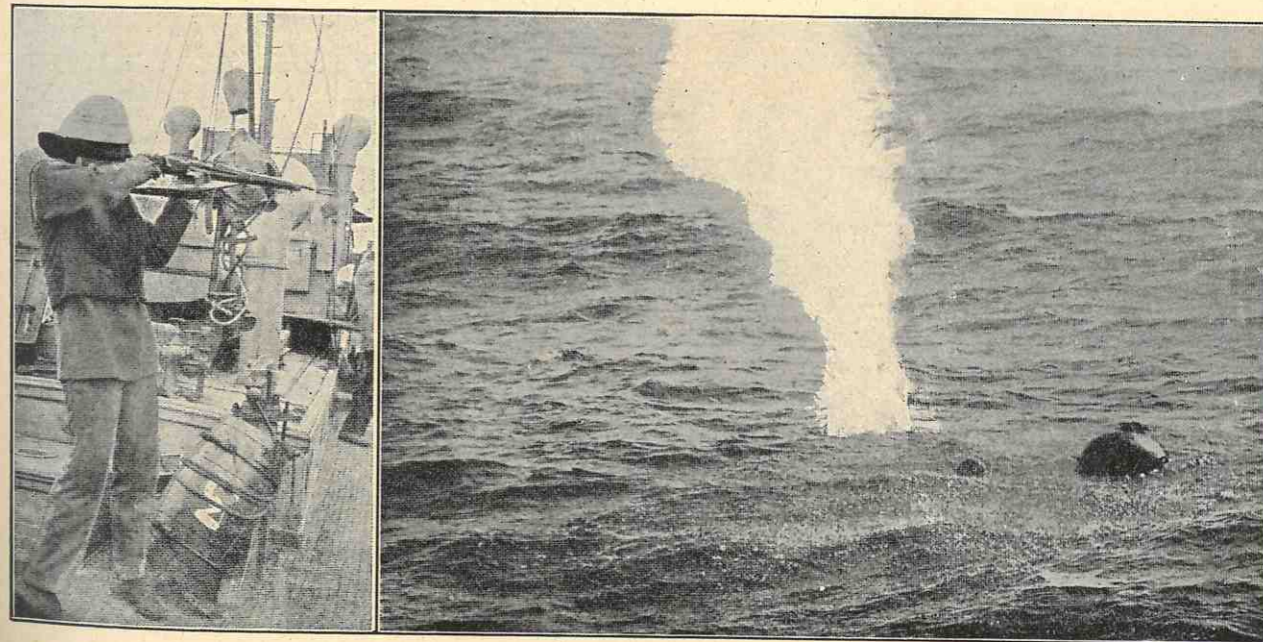
De var saa fint følede, at de blev bragt til Eksplosion blot ved Berøring af et Stykke Metal saa stort som en Ært. — Endvidere forøgede en lang Antenne, som strakte sig langt op over Minen, enormt dens Virkningsradius. Kun Skibe af Træ kunde vente

uden alt for stor Risiko. Denne Anordning har Amerikanerne dog forstaaet at bevare som en dyb Hemmelighed.

Opstrygningsarbejdet og Tilintetgørelsen af Minefeltet blev overdraget Admiral *Joseph Strauss*, den samme Officer, der havde ledet Nedlægningsarbejdet.

Dette yderst farefulde og nervepirrende Foretagende for saavel Officerer som Mandskab fuldførtes af Amerikanerne og Englænderne efter godt 6 Maaaneders Anstrengelser.

Man benyttede 34 særligt konstruerede Ministryg-



En Mine, som er skaaret op, nedskydes med Riffel fra en af Jagerne, da det tidt, naar Søen var for bevægelig, var lettere at ramme med en Riffel end med Kanon.

ningsfartøjer, deraf 24 af de saakaldte *Sub-chasers*. smaa hurtige søgaaende Motorbaade, der gik efter Strygerne og nedskød de Miner, som drev i Overfladen. 6 Trawlere benyttede man til Transport af Materiel, Udlægning af Bøjer o. l. og endelig var der 3 store Værkstedsskibe.

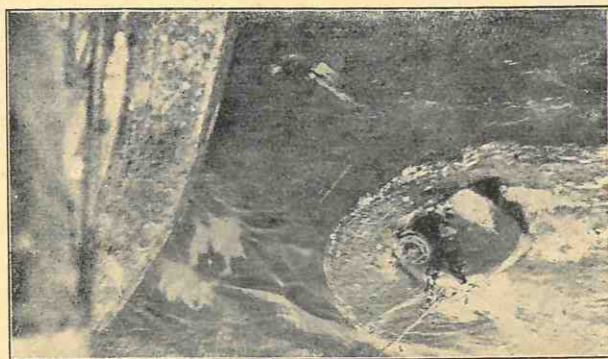
Af denne Flaade var der 1 Minestryger, der led totalt Forlis og sank ved en Mineeksplosion. 2 af Ja-



Tusinder og Tusinder af Fisk blev dræbt ved Mineeksplosionerne, og hele Flaaden forsynedes af og til, naar Lejligheden gaves, med de dejligste, friske Fisk af alle Arter. — Her ser man bl. a. en Helleflynder paa 450 Pund om Bord i en af Minestrygerne.

gerne gik samme Vej, medens et Utal af Skibene i mere eller mindre havareret og i synkefærdig Tilstand bragtes i Havn. 7 Menneskeliv gik tabt. Men dette Tab saavel af Menneskeliv som af Materiel maa dog siges at være meget billigt, naar Hensyn tages til den kolossale Risiko, der var forbundet med dette Efterkrigens frygtelige Arbejde.

Først — ved Udlægningen af denne mægtige Mur af Sprængstof, som indesluttede, fangede eller tilintetgjorde de overalt tilstedeværende, energiske, tyske U-Baade; dernæst ved Fjernelsen af Sprængstoffet, som sikrede „the freedom of the seas“, har Amerika-



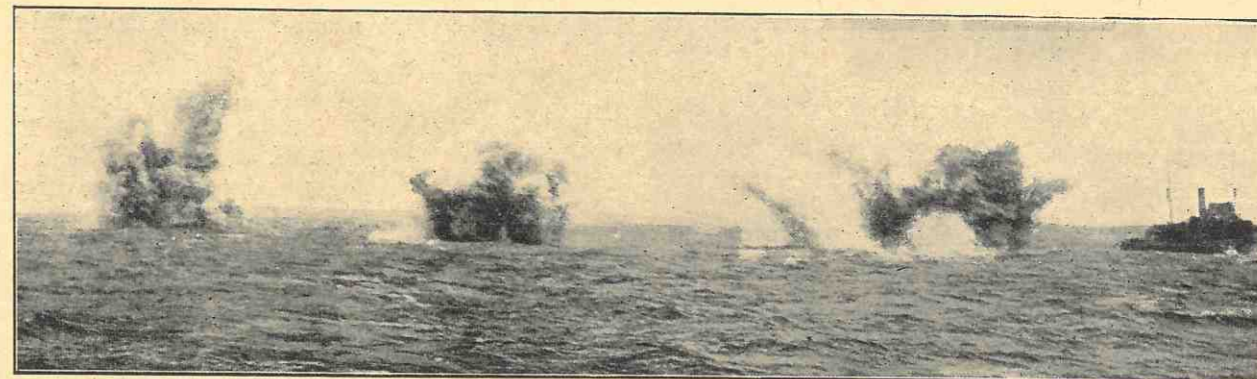
En Mine, der er ukklar af Minestrygeren „Bobolink“s Strygetrosse. I mindre end et Minut efter at dette Billede var taget, sprang Minen, og 5 Mand af Besætningen blev blæst i Søen og Kaptajnen dræbt. Skibet blev meget haardt medtaget, idet næsten hele Agterskibet trykkedes sammen, men det lykkedes dog de tililende Skibe at faa Havaristen frelst ind til Scapa-Flow.

nerne og Englænderne sikret sig det smukkeste Eftermæle i Søfartens Historie for umindelige Tider.

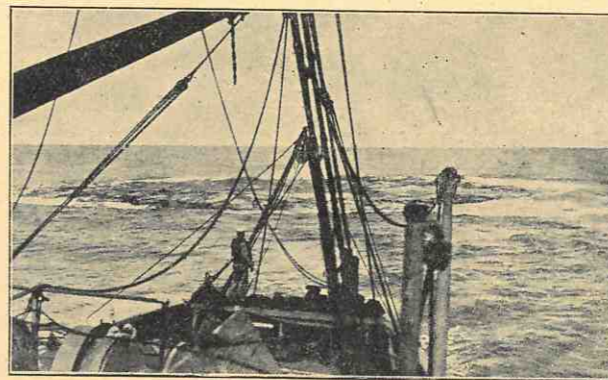
Alle andre Steders Udlægning og senere Optagelse af de frygtelige, flydende og drivende Miner har rundt omkring selvfølgelig krævet et stort og energisk Arbejde, som er besørget af de forskellige Landes



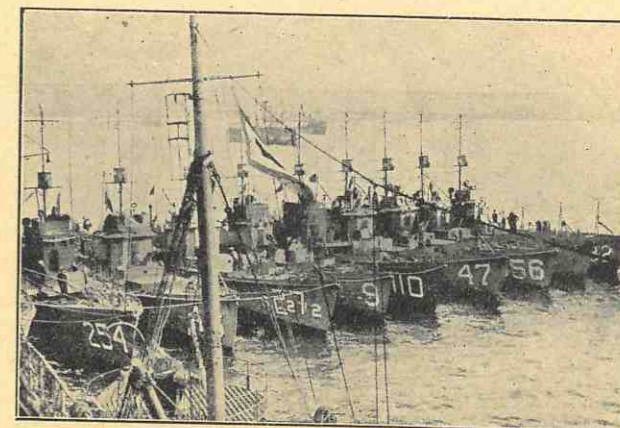
En anden Mine, som ogsaa har været ukklar af Strygetrossen, er med stor Risiko halet inden Bords og uskadeliggjort, men efter den ovennævnte Ulykke blev denne farlige Praksis forbudt.



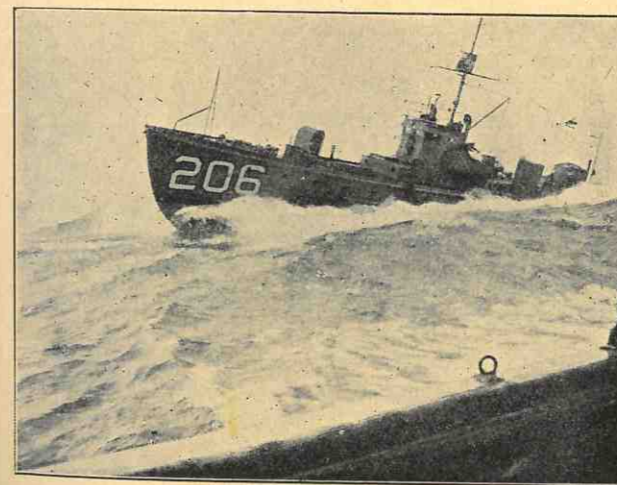
Billedet viser 3 Miner, der eksploderer paa een Gang under Strygningen.



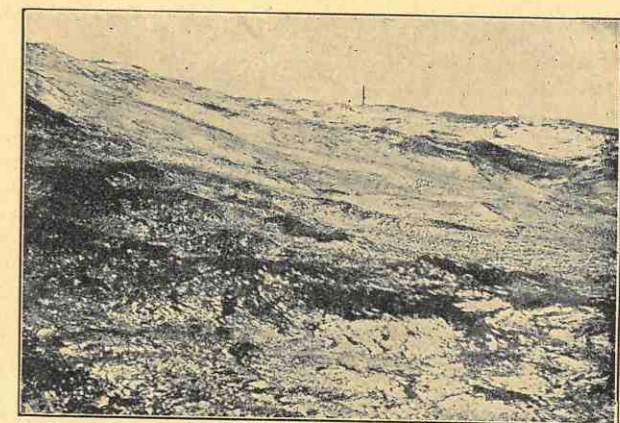
Ekspllosion af en Dybvandsmine. Disse Miner var anbragt i over 250 Fods Dybde, og paa Grund af det store Vandtryk i denne Dybde var Kraften fra Eksplosionen ikke i Stand til at kaste Vandet højt i Vejret som ved de andre Miner.



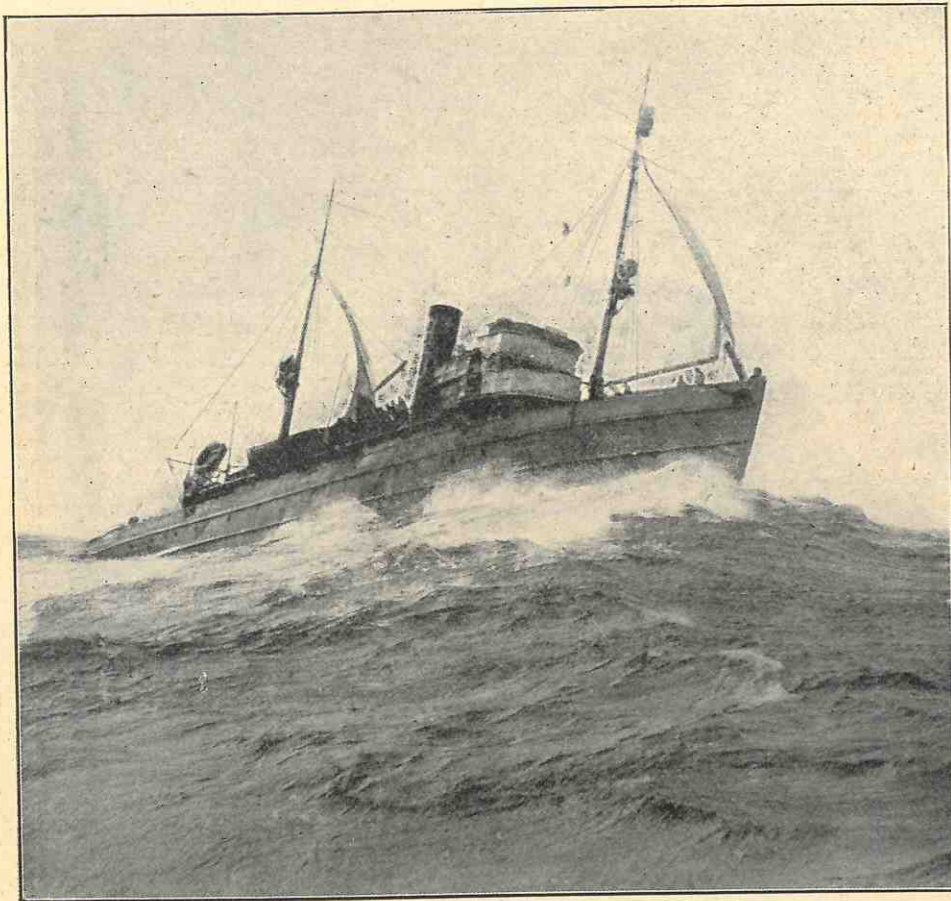
En Flotille af de smaa Jagere, som nedskød Minerne, holder Hviledag i Kirkwall efter en Uges haardt Job i Minespærningen. Man ser dem her fortøjet Side om Side ved Værkstedsskibet, dels for at faa repareret deres smaa og store Skader, dels for at komplettere deres Beholdninger, og endelig for at Mandskabet kunde faa saa megen vel fortjent Hvile som muligt.



Livet om Bord i Jagerne var koncentreret „hardship“. Med Baadene konstant rullende og huggende i det fraadende Hav, og mere sejlene under end over Vandet, blev der trukket usædvanlig store Veksler paa Besætningens Udholdenhed. Man levede til at begynde med udelukkende af kold Daasemad, sov i vaade Køjer i kolde, klamme Lukafer og sænkede Miner lige saa hurtigt, som blot Minestrygerne kunde kappe dem op. Lidet fremtrædende, som disse tapre Smaaafartøjer syntes, saa var de dog glimrende Søbaade og var i Stand til at holde Søen i det værste Vejr, hvor langt større Fartøjer forlængst maatte have søgt Havn.



De to sidste Uger af Minestrygningen foregik i Oktober 1919 under de mest umenneskelige Vanskeligheder. Storm fulgte paa Storm med stadig større Hyppighed og Voldsomhed, indtil det næsten syntes umuligt at fuldføre dette vanskelige og farlige Arbejde. Paa Billedet ser man det oprørte og stormpiskede Hav, i Midten Masten af en Minestryger, der rager op, medens hele Skibet er skjult i en Bølgedal.



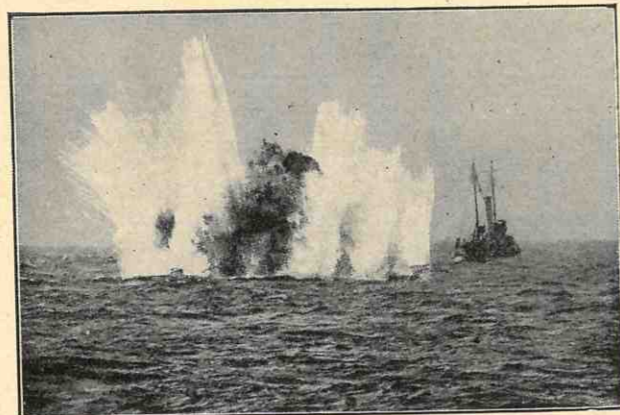
En Ministryger ved Arbejdet i haardt Vejr. Man maa erindre, at den meste Tid, Rydningsarbejdet stod paa, var det, som man kan vente paa disse Breddegrader, uroligt og stormende Vejr; alligevel blev Arbejdet ligefuldt udført, saa vidt Omstændighederne tillod det. — Tænk paa den fysiske Udholdenhed, som et saadant Arbejde fordrede af Besætningerne paa disse smaa Fartøjer. Strygningen var et meget nervepirrende og anstrengende „Allemandsjob“, som holdt Folkene i Aande Dagen lang, og naar man saa endelig om Aftenen var færdig med dette, saa gik meget ofte hele Nat ten med at klargøre og reparere Stryggegrejerne. I Sandhed et Job for Mænd med Jernkonstitutioner!

dertil udkommanderede Fartøjer med den største Omhu og Forsigtighed.

Det var jo langt fra en let Opgave, da der var saa mange specielle Forhold, der gjorde sig gældende; men det maa absolut anerkendes inden for Handelssejlfartskredse, at de forskellige Lande tog saa energisk fat, saa at den store Sejlads, som straks efter Krigen nødvendigvis maatte komme over Havene, nogenlunde kunde foregaa uden alt for mange Skærmydsler, forarsagede af de løsslupne Miners djævelske Tilsynkomst rundt om i Verden ved Kyster og paa de aabne Have.

Flere Aar efter hørte man ganske vist om drivende Miner, men straks toges Faren i Betragtning, og naar Tingesten var observeret, udrustedes der ligefrem Togter efter disse Skadedyr.

Trods al den Forsigtighed som ikke alene de forskellige Handelsfartøjer, men ogsaa de udsendte Ministryngningsfartøjer udviste, gik der dog mangt et Skib under med Mand og Mus i de nærmest paafølgende Aar efter det store Opgør, og det havde været



En Mine springer lige agten for Ministrygeren „Patapasco“. Den mørke Del af de ophvirvlede Vandmasser fremkommer ved Eksplosionsstoffernes Gasarter.

helt katastrofalt, hvis ikke Amerikanerne og Englænderne som oven for nævnt havde nedlagt et saa gigantisk Arbejde paa Jagten efter de 70.000 Miner fra Verdens største Minefelt i Nordsøen.

Den i Marstal hjemmehørende tremastede Skonnert „Emanuel“ er forlist ved Pommerns Kyst, 13 Sømil fra Hela. Besætningen er i god Behold indkommet i Skibets Redningsbaade til Brysterort.

De skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har i det forløbne Aar været besøgt af 4864 Søfolk med ialt 50,038 Besøgsdage. Der er skaffet Hyre til 1199 Mand og hjemsendt eller opbevaret et Beløb af 58,929 Kr.



UNGDOM OG VOVEMOD

Paa Atlanterhavsfærd i Kajak.

FORLEDEN modtog vi et Brev fra en ung Sømand, A. Jensen Købsted, oppe fra Skagen, hvori den unge Mand fortæller os om, at han og Broderen,

en ny Stjerne paa den danske Sportshimmel til Ære for den danske Idrætsbevægelse og Danmarks Hæder samt glørværdige Sømandsstand.

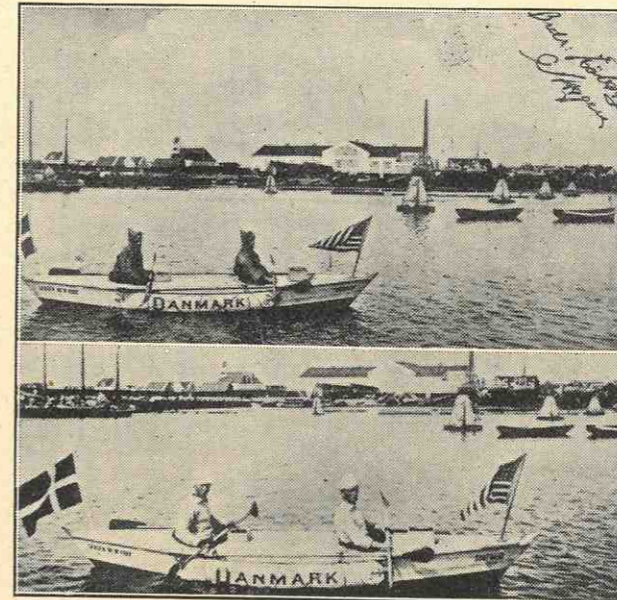
De unge Mænd nærer den største Tilid til, at de kan gennemføre Turen, og selvsagt har de deres Beregninger med Hensyn til Sejladsens Varighed, Udrustningen o. s. v. i den bedste Orden, vel at mærke efter deres Skøn.

Vi kan dog ikke fritage os for endnu i 11. Time paa ærlig Sømandsvis at give de kække Sømænd et lille Ord, forinden de begiver sig ud paa dette dumdristige Eventyr.

Det maa og skal absolut ikke betragtes, som om vi ikke anerkendte de to Brødres Vovemod og djærve Forsøg, selv med Livet som Indsats i et givet Tilfælde. Det er i sig selv en saa smuk og djærv Tanke, saa paaskønnelsesværdig, som tænkes kan — dette at vove en Bedrift ud over det sædvanlige for at tjene den eller hin Sag eller Stand til Hæder og Ære; men ogsaa her er der Grænser, der bør respekteres.

Andetsteds i Bladet skrives der om Kaptajn Alfred Johnsens Sejlads over Atlanten, vel at mærke fra Vesten til Østen, som derved havde en meget mærkbar Fordel (Vind- og Strømforskel), der slet ikke kan tænkes herfra og dertil — alene det maa de unge Mennesker betænke og lægge stor Vægt paa.

Men forhaabentlig faar de unge Mennesker alligevel en lille Frist endnu til nye Overvejelser, forinden de endelig bestemmer sig til Atlanterhavsfærd.



Sømandene A. J. og N. J. Købsted i deres Kajak oppe ved Skagen.

N. Jensen Købsted, agter at foretage en Tur over Atlanterhavet i det lille Fartøj, som vore Billeder gengiver.

Den unge Sømand skriver bl. a., at Ruten skal være København—New York, og at han og Broderen haaber at faa Held og Lykke med, for at de kan sætte

Nakskov Skibsværft afholdt fornylig Prøvetur med sin Nybygning Nr. 38, m. s. „NORDFARER“, bygget til Dampskibsselskabet „NORDEN“, Aktieselskab, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde	401'—0"
Længde mellem Perpendikulærer	385'—0"
Bredde paa Spant	54'—3"
Dybde til Shelterdæk	35'—4"
Lastevne	ca. 9.100 Tons D.W.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse som almindelig Shelterdæk Lastebaad, med Bak og Huse midtskibs og agter og forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde indrettet til Brændselsolie.

Skibet er bygget med 2 Master, 2 Samsonposter og 5 Luger, som betjenes af 11 Stk. Lossebomme, hvoraf 1 til 20 Tons og 10 til 5 Tons, og 10 elektriske Lossespil, 8 Stk. 3 Tons og 2 Stk. 5 Tons fra Firmaet Thomas B. Thrige, Odense, der ogsaa har leveret Forhalingspæl og Ankerspillet, begge elektrisk drevne.

Styringen af Skibet foregaa ved en elektrisk Styremaskine.

Officerernes Kamre, Messen og Salonen er indrettet midtskibs.

Øverst er Radiostation og Bestiklukaf, derunder Kaptajnens Kabyt, og paa Hoveddækket Salon, Officerernes Kamre, Hospital, Stirrids, Baderum og W. C. samt Officersmesse. Salonen er udført i poleret Mahogni.

Mandskabsrummene er indrettet agter i Dækshuse og paa Hoveddækket med lyse Rum, 2 à 4 Mand i hvert Lukaf, Messer for henholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C., Vaskerum og Baderum.

Maskinen bestaar af 2 Burmeister & Wain Motorer paa tilsammen ca. 3.000 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 11½ Knob lastet ved en Dybgang af ca. 24'—4½".

Til Opvarmning af Skibet findes en olietryk Kedel, bygget af Værftet.

Til Skibet hører et Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, medens Kabys og Bageovn er fra De forenede Jernstøberier, København.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet, hvor Farts- og Forbrugsprøver foretoges over den maalte Distance paa Langelands Kyst.

Fra Sejlskibenes Guldalder

Af Kaptajn Carl Larsen

FOR den ældre, søfarende Generation vender Tankerne ofte tilbage til „bygones days“, til „Clipperskibene“, Sejlskibenes Guldalder, hvor Amerikanerne gjorde saa stor en Indsats.

I hint Land, hvor Tømmer var rigeligt og billigt, og hvor Skibsbyggere ikke havde Traditioner at se tilbage til, havde man — mærkeligt nok, allerede i Begyndelsen af det forrige Aarhundrede lagt

sig efter at bygge hurtiggaaende Sejlere, som dog kun var beregnet for Kystfart.

I 1845 forsøgte man sig — med Held — at bygge det første oceangaaende Clipperskib, en Fuldrigger paa 750 Lastetons — som i Daaben fik Navnet — „Rainbow“ — og som regnes for at være de Tidens hurtigste Sejler. Det var Kina's store Forbrug af Opium, som amerikanske Købmænd havde faaet Interesse for og vel ogsaa de mange Dollars, som dette Produkt indbragte, der var ansvarlig for dette Skibs Tilblivelse.

Import af Opium havde Kina allerede i Aaret 1796 deklareret for ulovlig, saa det var særlig Hastigheden af dette Skib, man lagde Vægt paa, saaledes at det kunde undgaa de kinesiske Kystvagtskibe; kort sagt, undgaa de samme dramatiske Scener, som nu udspilles paa Amerika's Østkyst. „Rainbow“ udførte med Held sin første Rejse, og gjorde klar til sin næste, som desværre endte med Forlis, paa ukendt Sted.

I 1846 havde man en ny Clipper klar, det var „Sea Witch“, en Fuldrigger paa 890 Tons, som straks indsattes i Opiumtrafikken og udsejlede paa sin første

Rejse Distancen fra New York til Canton paa 78 Dage.

Thelast fra Kina og til England havde det bekendte „East India Company“ Monopol paa at bringe.

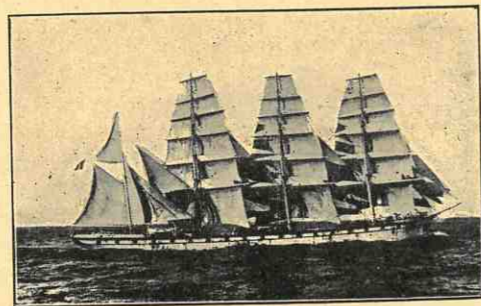
Dette Co.'s Skibe blev byggede af de bekendte Blackwall Skibsbyggere paa Themsen og var uhandlelige og tunge og derfor meget langsomme.

Engelske Købmænd havde hørt om de hurtige, amerikanske Clippere, og da „East India Company“ kort efter disse hurtige Skibes Opkomst mistede sit Monopol, varede det ikke længe, førend engelske Thekøbmænd begyndte at fragte disse fremmede Skibe, og det første af dem — Fuldriggeren „Orient“ — bragte en Last The fra Canton til London paa 97 Dage — en Rejse, hvis Hurtighed endnu var uhørt paa Themsen. Da „Orient“ efter endt Udlosning dokede i Blackwall Dok og Vandet — langsomt — faldt fra og røbede dens slanke Former, da forstod Englænderne den hurtige Rejsets Hemmelighed.

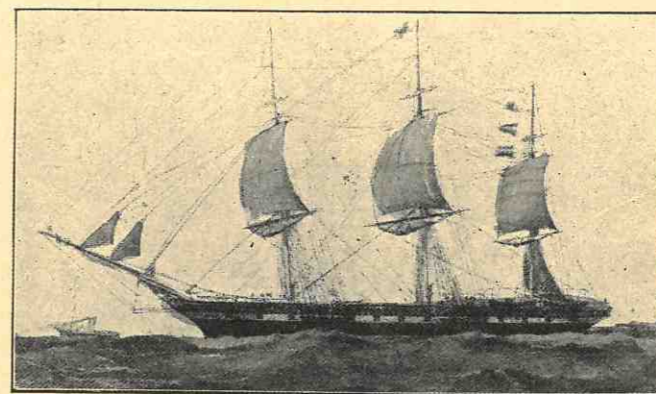
Blackwall Skibsbyggerne slog sig nu paa en ny Bygningsmetode, og nye Skibsbygningsfirmaer opstod, og disse optog Konkurrencen med det gamle Pioner-Firma, som i 1875 — efter at have bestaaet i 300 Aar — byggede sit sidste Skib, den bekendte Fuldrigger „Macquarie“.

I Aberdeen blev efter amerikansk Tegning de to første britiske Theklippere byggede, nemlig Fuldriggerne „Stornoway“, og „Chrysolite“; den sidste af disse gjorde sin første Rejse til Hongkong paa 102 Dage og tilbage til Liverpool paa 103 Dage.

Efterspørgslen af denne Klasse Skibe gik nu saa vidt, at Englænderne bestilte Skibe i Amerika; saaledes var Liverpool-Firmaet James Baines & Co.'s bekendte Skib „Marco Polo“ bygget for deres Regning i Amerika; dette Skib, hvis Lastevne var 1622 Tons og Englands første Australieclipper, gjorde i 1851 Rejsen fra Liverpool til Melbourne paa 68 Dage. Det



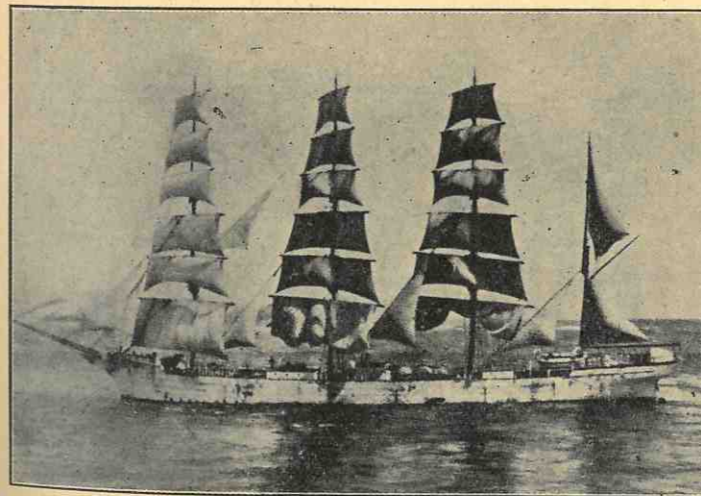
Rederiet Bordes 4-m. Bark „Loire“



Theclipper — The Essex
Et af de sidste Skibe, som »Blackwall S« byggede

bekendte store Dampskibsselskab „White Star Line“, ejede ved sin første Begyndelse de smukkeste Sejlskibe, som sejlede ud fra England, og blandt disse maa nævnes „Red Jacket“, som i 1854 krydsede Atlanterhavet fra New York til Liverpool paa 13 Dage, og den 4-mastede Bark „California“, det største og sidste Sejlskib som dette Compagni ejede.

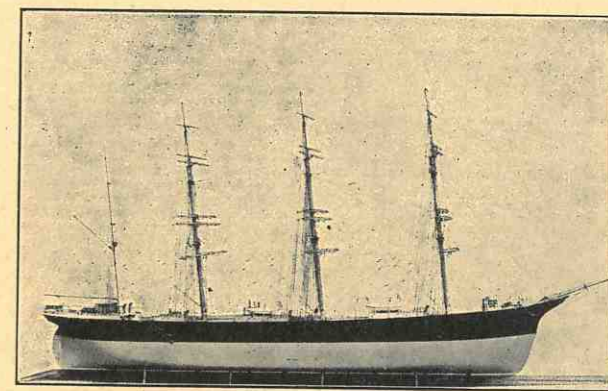
I 1853 ejede Storbritannien Verdens største Sejlskib; det var den 4-mastede Bark „Great Republic“, bygget i Amerika, og det første Sejlskib, som havde dobbelte Mærsejl; dens Lastevne var 4555 Tons, og dens Sejlareal beløb sig til 4500 Kv. Yards; desværre led den samme Skæbne som den store tyske Liner „Europa“, som vi har læst om fornylig — kort førend den skulde tiltræde sin første Rejse, kom den i Brand og maatte opbygges paa ny, og først i Februar 1855 var den klar til at stikke i Søen og gjorde sin første Rejse fra Sandy Hook til Land's End paa 13 Dage; en Rekord i hine Dage. — Denne Rekord er senere slaaet af Skibe, som tidligere har været omtalt i „Vikings“ Spalter. Endelig maa nævnes Black Ball Clipperen „Lightning“, som for engelsk Regning



4-m. Bark „Archibal Russell“, Mariehamn

— i Aaret 1853 — blev bygget i Amerika. Paa sin Jomfrurejse fra Boston til Liverpool udløb den i et Etmaal en Distance paa 436 miles — og et Uddrag af dens Logbog fra denne Rejse lyder saaledes: „Wind South, strong gales; bare away for the North Channel; carried away the foretopsail and lost jib; hove the log several times and found the ship going through the water at the rate of 18 or 18½ knots; tec rail under water and rigging stack“. —

I Fyrreerne og Halvtredserne i det forrige Aarhundrede var Skibsrederne stillet Ansigt til Ansigt med Dampproblemet som Drivkraft i oversøisk Fart. Spørgsmaalet var, om en Oceandamper var en praktisk Undfangelse. Teknikere kævede over dette Problem, Eksperter mente, at en oceangaaende Damper kun kunde bære sin egen Brændsel og maaske Post og Passagerer, men som Lastbærer forblev Sejl-



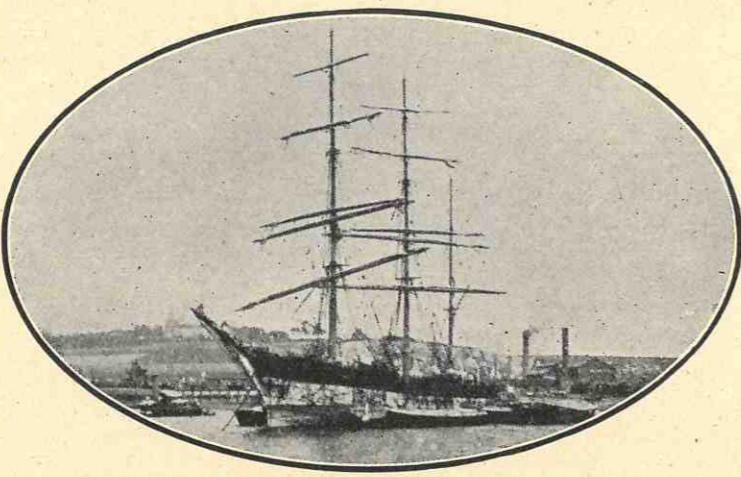
Fire-mastet Bark „California“
Den sidste og største af White Star Sailing Clippers. Bygget af Staal i Belfast 1890. — 3,099 Tons. L. 329.3 f.; B. 45.2 f.
(Modellen findes i Science Museum i South Kensington.)

skibet Nr. 1. Dette Problem var en Udfordring til enhver Kyndig, og ikke mindst til den unge Baneingeniør Alfred Holt — Grundlæggeren af det verdenskendte Rederi „The Blue Funnel Line“, det samme Navn, som har været aktuelt i Pressens Spalter i disse Tider, thi det er denne Linie, som ejer Damperen „Deucalion“, der fik Ordre til at søge efter Skoleskibet „København“.

Alfred Holt var et af disse Mennesker, der bestandig ser en Forbedring i enhver Ting, og dette gav sig Udslag i, at han i 1852 købte Sejlskibet „Dumbarton Youth“, og indsatte i dette en 14 Hestkraftsmaskine. Efter at have overtaget dette Skib, fandt han om Bord en Del blaa Maling, som han mente altid kunde bruges til et eller andet, blandt andet malede han Skibets tynde Skorsten med denne Farve, og saaledes blev dette tilfældige Fund Skorstensmærket for et Dampskibsselskab, der i de paafølgende 77 Aar er blevet et af de mest kendte i den mari-

time Verden. — 2 Aar efter købte Holt Skibene „Cleator“ og „Saladin“, og sammen med Brødrene Scott, som var Skibsbyggere i Greenoch, konstruerede han en Række Skibe for Vestindiefarten.

I 1864 solgte han hele Flaaden med Undertagelse af „Cleator“, som var det første ocean-gaaende Skib forsynet med Højtryksmaskine. I 1865 dannede han „The Ocean Steamship Co.“, som „The Blue Funnel Line“ officielt hedder den Dag i Dag. 3 Barkskibe blev byggede hos Scotts, og disse var „Achilles“, „Ajax“ og „Agamemnon“; de blev alle forsynet med Tandem Compound Maskiner med Skrueerne siddende agten for Roret. Disse Skibe betalte sig udmærket. „Achilles“ kom, efter at have anløbet



Barken „Montrosa“

adskillige Havne, hjem fra Kina via Cape paa 61 Dage. Den havde 2800 Tons Last om Bord og havde til den gennem-sejlede Distance, der beløber sig til cirka 14,000 miles, konsumeret 20 Tons Kul i Etmaalet. Det var dette Skib, som gav de skarppbyggede Clippere Dødsstødet. Af særlig Interesse er det at høre, at „Blue Funnel Line“s nye „Achilles“, som løber en halv Gang hurtigere end sin Forgænger af 1865, kun bruger det halve Kvantum Kul, men til Gengæld faar den kun den halve Fragt pr. Ton af, hvad dens Navnefætter fik.

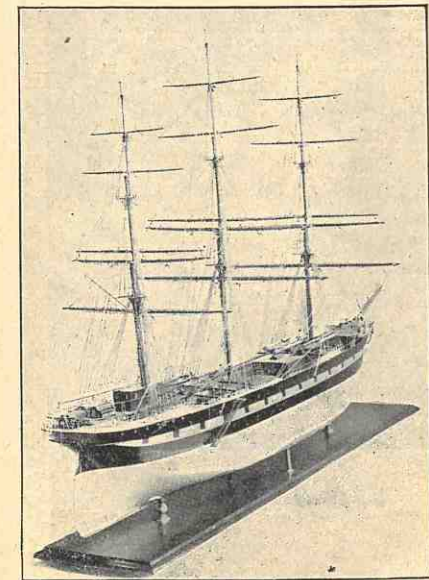
Siden 1866, da „Agamemnon“ gjorde sin Jomfrurejse til Kina, har „Blue Funnel Line“ langsomt men sikkert udvidet sin Flaade, en Udvidelse som Alfred Holt vel næppe havde tænkt sig. Nu sidder hans Nevø Mr. Richard Holt ved Roret og fører Selskabet frem i samme Aand som sin Onkel, og Firmaet Scott i Greenock bygger stadig Nyerhvervelserne, der altid bærer Mytologiens Heltenavne, for Tiden er „Ulysses“ med sine 14,652 Brutto Tons Compagniets Flagskib.

Efter det foregaaende skulde man synes, at Sejlskibenes Tid var forbi — tværtimod. Vel var Clippernes Tid forbi, men nu begyndte man at bygge Jernsejlskibe med grovere Linier, som gav dem større Lastevne, og det er om Bord i de Dages Skibe, at manganen af „Vikingen“s ældre Læsere har faaet deres første Indblik i Sejlkunstens Mysterier; den ældste af dem, Barken „Montrosa“, endte netop sine Dage for 2 Maaneder siden — blev kondemneret efter 66 Aars Kryds paa Alverdens Have, hvoraf dog de sidste som Træslæber mellem Finland og England.

Af de Dages kendte, britiske Skibe maa nævnes Fuldriggeren „Torrens“, som i 30 Aar løb som regulær Passagerskib mellem London og Australien; i 1880 gjorde den sin hurtigste Rejse, nemlig 65 Dage fra Plymouth til Adelaide. Den berømte Forfatter Joseph Conrad var for en Tid 1ste Styrmand om Bord i denne stolte Sejler, som i 1910 endte sine Dage i Genua's store Smeltedigel.

I 1905 byggedes i Storbritannien — for engelsk Regning — det sidste, større Sejlskib, nemlig 4-Masteren „Archibald Russell“, som stadig pløjer „The seven seas“ under finsk Flag.

Ligesom Storbritannien og Amerika har baade Frankrig og Tyskland haft sine Sejlskibsdage, som



Fuldrigget Skib „Sudbourn“
Bygget af Jern i Stockton-on-Tees 1881
1,750 Tons. L. 265 f.; b. 39 f.; D. 24.25 f. To Staal Dæk.
Poop 42 f. l. Bakken 33 f. lang.
Modellen findes i Science Museum, South Kensington.

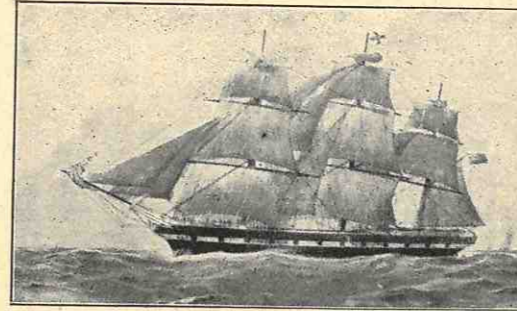
Af særlig Interesse er det at høre, at „Blue Funnel Line“s nye „Achilles“, som løber en halv Gang hurtigere end sin Forgænger af 1865, kun bruger det halve Kvantum Kul, men til Gengæld faar den kun den halve Fragt pr. Ton af, hvad dens Navnefætter fik.

Siden 1866, da „Agamemnon“ gjorde sin Jomfrurejse til Kina, har „Blue Funnel Line“ langsomt men sikkert udvidet sin Flaade, en Udvidelse som Alfred Holt vel næppe havde tænkt sig. Nu sidder hans Nevø Mr. Richard Holt ved Roret og fører Selskabet frem i samme Aand som sin Onkel, og Firmaet Scott i Greenock bygger stadig Nyerhvervelserne, der altid bærer Mytologiens Heltenavne, for Tiden er „Ulysses“ med sine 14,652 Brutto Tons Compagniets Flagskib.

Efter det foregaaende skulde man synes, at Sejl-

disse Landes Søfarende med Ære ser tilbage paa, og i frisk Minde er endnu den stolte, franske Sejler „La France“, der til stor Sorg for hele den franske, maritime Verden endte sine Dage som Vrag tæt ved sit Bestemmelsessted „Ny Caledonien“, og Pariser-Firmaet „Bordes“, stolte Flaade, som saas overalt, særlig paa Sydamerikas Vestkyst, hvor disse portmalede, flotte Skibe vakte stor Opsigt.

Tysklands store Intereser i de chilensiske Salpeter-



Den britiske Theclipper „True Briton“ visende de Tidens Rig- og Sejlføring

Lejer, var ansvarlig for den stolte Sejlskibsflaade, som dette Land ejede førend Verdenskrigens Begyndelse, og som næsten udelukkende var beskæftiget i Salpeterfarten. Med disse Skibe har Tyskerne baade ud og hjem sat nogle enestaaende Rekorder, der ikke staar tilbage for de tidligere omtalte Theclippere. Hine Rekorder er velkendte af mange danske Sømand — thi i disse Skibe har jo adskillige vordende danske Navigatører indsejlet den lovbefalede Sejlskibssejlad, der sammen med Styrmandseksamen — endnu — fordres for at avancere fra For til Agter.

Af tyske Sejlere kendte enhver Sømand den 5-mastede Fuldrigger „Preussen“, bygget i Geestemünde 1902; dens 5081 Brutto Tons gav den Æren af at være det største Sejlskib, som endnu har eksisteret. Dens første Rejse, som gjaldt Iquique, blev udført paa 57 Dage og er endnu i frisk Erindring. Desværre endte denne stolte Sejler som Vrag i Crab Bay — beliggende lige Øst for Dover. Dens „Dødsannonce“ lyder saaledes:

„Den 5. Nov. 1910 havde den — for Udgaende i Kanalen — en Kollision med den engelske Postdamper „Brighton“ og mistede herved sin Klyverbom; efter dette Uheld vendte den og løb tæt om Beachy Head Signalstation for at signalere dette sit Uheld til sit Rederi og ankrede kort efter ud for Dungeness; her mistede den, under tiltagende Storm, sit ene Anker og satte atter Sejl og stod østover. Ved Dover mødte den de udsendte Slæbedampere. Imidlertid var Vinden gaaet rundt til S.Ø., og Slæbedampere mistede Herredømmet over den med det Resultat, at den drev ind i Crab Bay og endte dør som Vrag..“

Næsten af samme Størrelse som „Preussen“ var den 5-mastede Bark „Potosi“, som gjorde 11 efter hinanden paafølgende Rejser mellem Hamburg og Chile med en Gennemsnits-Fart af 11 Knob. — Af andre Navne fandtes „Pintos“, „Placilla“, „Pamelia“ og „Endora“, alle — af „Vikingen“s maritime Læsere — velkendte Sejlere, hvis Rekorder fra Europa og til Sydamerikas Vestkyst aldrig forglemmes. Nu er de strøget af Verdens Sejlskibsregister, og Spanter til Skibe af denne Kategori rejses vel næppe mere.

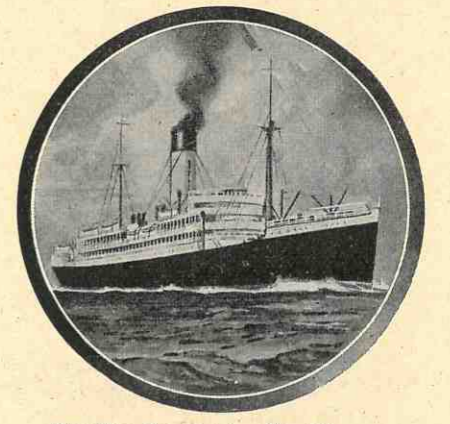
Men ogsaa her hjemme havde vi paa samme Tidspunkt bygget stolte Sejlere, som pløjede Alverdens Have. Hvem husker ikke Fanøs stolte Skuder: Barkskibene „Prins Valdemar“ og „Prinsesse Marie“, som for første Gang berørte deres rette Element i Helsingørs Havn.

Det stolte Barkskib „Danmark“, som Burmeister & Wain søsatte i 1892, og det sidste, moderne Sejlskib bygget paa dansk Værft 4-Masteren „Viking“, som nu — desværre — efter i mange Aar at have vist Dannebrog og Malteserkorset paa fjerne Kyster, er oplagt, til stor Skuffelse for den udlængslende Ungdom. Desværre ser Barken med sine nedriggede Røjl-rær ikke ud til at gøre Forberedelser til atter at sprede sine Vinger og vise vort Flag paa de store Have.

Og „last but not least“ Verdens stolteste Sejler, Skoleskibet „København“, som har sit eget Blad, ikke alene i dansk, men ogsaa i Verdens Sejlfartshistorie.

Endelig maa — i Forbindelse med de i det foregaaende omtalte Sejlere — den af enhver Sejlskibs-sømand kendte, engelske Havneby Falmouth nævnes. „Falmouth for Ordre“ var Europas Rendezvous for Verdens største Sejlere, hvorfra den sidste Køber af deres kostbare Last, som under Rejsen havde skiftet Købere adskillige Gange, dirigerede dem til den Havn, hvor han ønskede den losset. De maritime Kredse i hin By lever nu paa Minderne af de svundne Dage — Dage, som de vel næppe mere vil opleve.

Carl Larsen



The Blue Funnel Line S/S „Ulysses“



„Archibald Russell“, Mariehamn
Det sidste Skib bygget i Storbritannien
for engelsk Regning

Skoleskibet „København“

EFTERSØGNINGEN efter Skoleskibet „København“, som Østasiatisk Kompagni med den største Energi har iværksat, og som hidtil har været foretaget af fremmede Nationers Skibe, der var ude paa de Kanter, vil nu blive besørget af „Ø. K.“, idet man har bestemt, at selve Skoleskibets tidligere Fører, Kaptajn H. K. Christensen, i Rio Janeiro overtager Kommandoen i Kompagniets 5.000 Tons Motorskib

„Mexico“, som Kaptajnen selv udtaler, er det bedste Skib til det Brug, da det er et

Tankskib, der kan ligge højt og lavt, ganske som det gøres nødt.

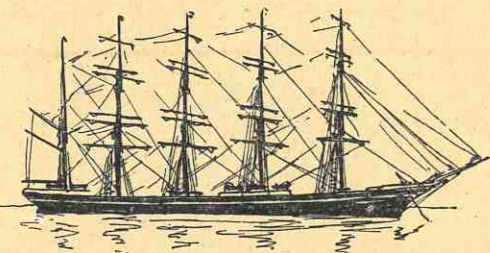
Mexico er et meget kraftigt, stærkbygget Skib, hvis Motorer sætter det i Stand til at holde Søen i lang Tid uden at skulle søge Havn for ny Brændselsforsyning. De Distancer, det skal gennemsejle, er jo saa udstrakte.

Endvidere er Skibet forsynet med en Række andre Hjælpe midler og medfører Lægemidler, varme Klæder og andre Forsyninger for straks at kunne yde „København“s Besætning al fornøden Hjælp.

Undersøgelserne skal begyndes omkring det Punkt, hvor man sidst havde Radioforbindelse med „København“. Derfra skal Skibet gaa mod Øst, sønden om de Smaaøer, som er blevet undersøgt.

Naar „Ø. K.“ netop vælger Kaptajn Christensen til Chef for denne Ekspedition, er det, fordi Kaptajnen har ført Skoleskibet flere Gange over samme Rute og besidder et stort Kendskab til Farvandene paa den sydlige Halvkugle. Kaptajnen er sikkert ogsaa den Mand, der med størst Udsigt til et heldigt Resultat kan lede Ekspeditionen.

Som Ledsager faar Kaptajnen yderligere Radio-telegrafisten Aage Hansen, der medringer en særlig



Kortbølge-Afsender, som vil blive installeret om Bord paa „Mexico“, og gennem hvilken det vil være muligt for Skibet, saa snart det har optaget Eftersøgningen, at staa i direkte daglig Forbindelse med Danmark over Lyngby Radio.

Selv udtaler Kaptajnen om Undersøgelsen:

— Jeg vil gøre det paa den Maade, at jeg sejler et Stykke om Dagen lige stik Øst og saa maaske et

Stykke Nord. Om Natten vil jeg saa sejle tilbage sydefter, saa jeg næste Morgen er lige saa langt Syd, som jeg var Nord om Aftenen, og

saa eftersøge Resten af det Territorium, jeg begyndte paa Dagen i Forvejen. Det vil blive en langvarig Sejlads — men der skal søges grundigt, og der skal blive gjort alt, hvad der staar i menneskelig Magt for at finde Spor af Skibet.

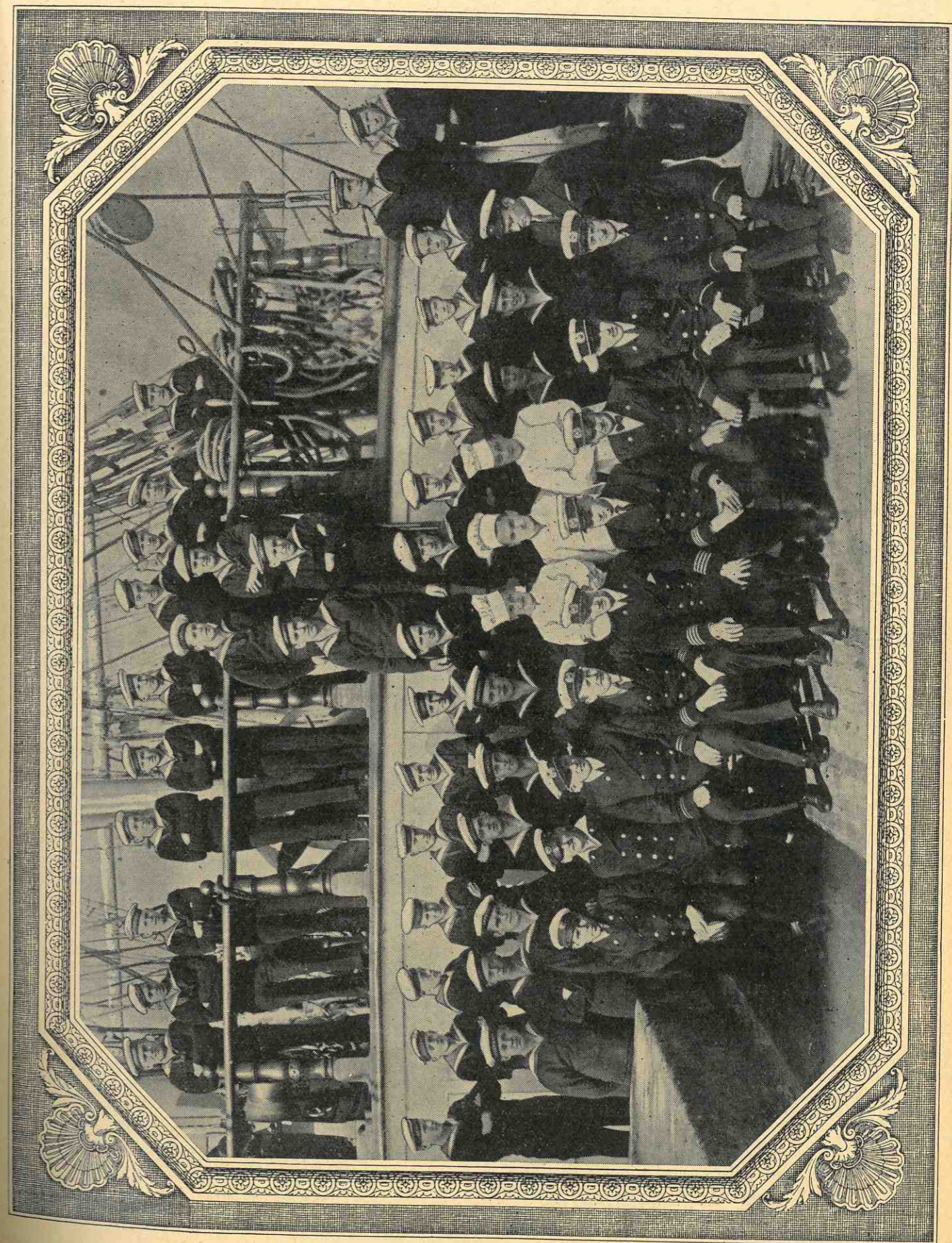
— Jeg tror bestemt, at det skal lykkes mig at finde „København“. Det er en Opgave, der vil tage Tid og kræve sin Mand uafbrudt, men jeg er glad ved, at det netop blev mig, der valgtes til dette Job. Tænk, hvis jeg fandt „København“ og reddede det tilbage til Verden.

For de mange Forældre, som har Sønner om Bord paa „København“, vil Østasiatisk Kompagnis Udsendelse af denne Ekspedition være en overordentlig stor Beroligelse.

Med den største og varmeste Deltagelse vil man følge den forestaaende Ekspedition paa dens Vej for at finde „København“ og dens store Besætning af unge, danske Sømænd.

Den Djærvhed, hvormed Kaptajnen forsikrer, at Skoleskibet „København“ er det bedste Skib med den bedste Udrustning og altid bemannet med et Mandskab, saavel fuldbefarne Matroser som ogsaa af Lærlinge, Lærere og hvad dertil hører og med alle Betingelser for at kunne klare selv de vanskeligste Situationer, giver et stort Haab for mange Sind, navnlig hos Forældre og Paarørende af den Ungdom, som er om Bord i Verdens stolteste Sejlskib.

Ad. P.



En spændende Oplevelse i »Flodhesten«

Af Hensyn til Slægt og Venner af de Personer jeg nedenfor præsenterer for Læserne, opgiver jeg ingen Navne, thi naar jeg skal være ærlig, kan jeg, hvor gerne jeg end vilde, ikke fremstille dem som store Helte. Situationen var ganske vist ogsaa af en anden Art end den, der almindeligvis truer os Søfolk.

Den gamle Kaptajn fortæller —

Er der nogen, som endnu husker „Flodhesten“? Jeg mener selvfølgelig den infame Tramper, som gik under dette Kælenavn ved Aarhundredskiftet.

Jeg har sejlet med „Flodhesten“. Det var nu nærmest paa Grund af Tidernes Ugunst, at jeg en skønne Dag pludselig befandt mig som ordinær Begmatros om Bord i denne kluntede, tungt travende Klods af en længst forsvunden Skibstype.

Naa; men en Dag laa vi forankret paa Reden ude i Østen, hvor vi havde lastet alt muligt Skrabsammen, det man med et noblere Udtryk kalder Stykgods.

„Flodhesten“ tilhørte en Reder, som var ligeglad med Skibet, Mandskab og øvrige Udstyr, naar bare „Flodhesten“ gav Penge. Derfor var den i Aarenes Løb bleven en — rent ud sagt — gammel Smadderkasse.

Første- og Anden-Styrmand var i dette Punkt rørende enige, skønt de om alt muligt andet var af stik modsatte Anskuelser.

Den eneste Person om Bord, som var tilfreds baade med Skibet, sig selv og hele Tilværelsen, var Skipperen, den trivelige Gamle, som kun havde én omtrent „ligevægtig“, Underordnet, nemlig Kokken, der dog havde Teten, eftersom han vejede lidt mere. Han noterede ca. 200 Kilo. Skipperen og Kokken havde nu sejlet sammen som to Fedtklumper i „Flodhesten“ i mange Aar, og de savlede begge af Velvære. Der var bare et, Skipperen ikke kunde lide Kokken for, og det var, at han aldrig var, hvor han skulde være.

Saa var det en Dag, den Gamle tog ind til Byen, og de to Styrmand sad ved en Whisky og en Bid Røg og smaasnakkede sammen.

Jeg lyttede meget spændt efter, hvad de nu vilde diske op med.

— Mit højeste Ønske i Øjeblikket er at komme i en rigtig Passagerdamper i Stedet for det Rakkeri her, sagde 1. Styrmand, idet han bankede Piben ud og tændte sig en Cigaret. Den ene dødkedelige Dag ligner den anden, og Folkene er det værste Vraggods, jeg har sejlet sammen med under min Sejlads.

2. Styrmand nikkede og rystede melankolsk paa Hovedet.

— Ork ja, sukkede 1. Styrmand videre, jeg havde oprigtigt talt forestillet mig Livet til Søs helt anderledes eventyrligt. Men jeg er dybt skuffet. Sidst jeg talte med et Kvindfolk, en sød, ung Pige, sagde hun: „Hvor maa det være spændende at

fare til Søs“ — og jeg svarede: „Spændende? Tror De, det er spændende! Det er et af de mest sløvende og aandfortærende Job paa denne Jord. Nej, lille Dame, man skulde have været Luftskipper eller saadan noget — skulde man, det havde været spændende.“

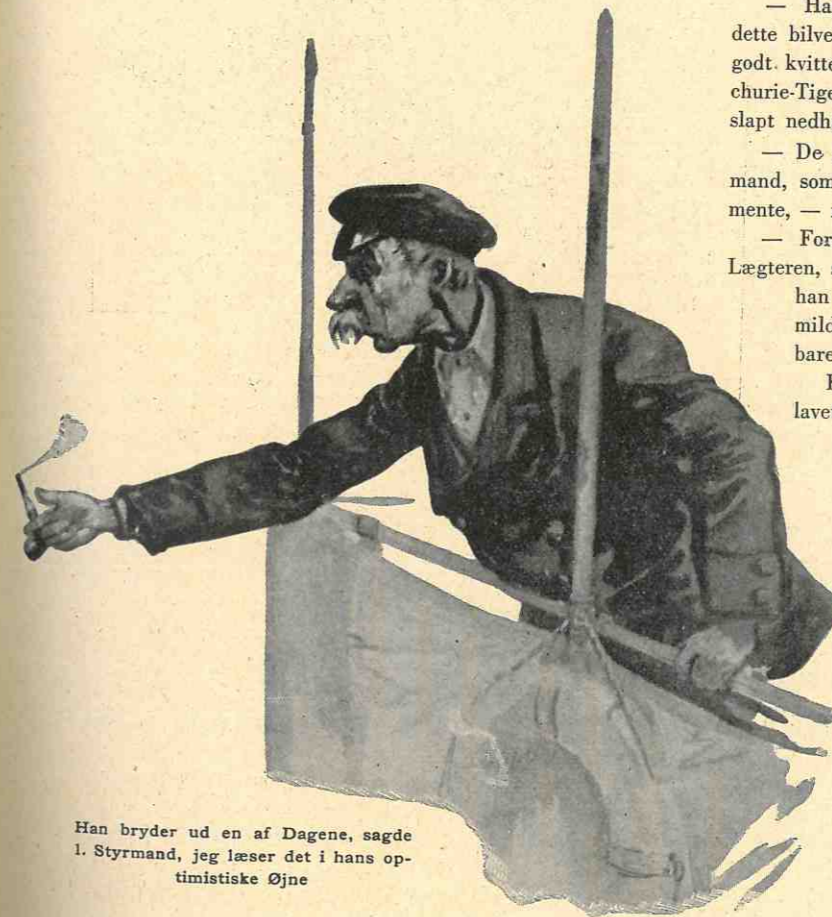
— Ved De hvad, sagde 2. Styrmand, undertiden ønsker jeg, at jeg aldrig var bleven Sømand, trods jeg altid har haft Udlængsel; men Rejsende.

— Hvad vilde De saa have rejst i?

— Rejst i — rejst i — jeg har ikke tænkt paa saadan at rejse i noget. Man kunde jo have lagt sig efter at blive Opdagelsesrejsende — og saa naturligvis gaa paa Jagt i Ørkenen. Det var spændende.



Tigern kradsede ivrigt paa Tremmerne



Han bryder ud en af Dagene, sagde 1. Styrmand, jeg læser det i hans optimistiske Øjne

— Ja, en nydelig Fremtid, svarede 1. Styrmand og gabede. Og hvad mener De saa om at staa Ansigt til Ansigt med de vilde Dyr, en glubsk Tiger f. Eks. Turde De tage Kampen op med saadant et Utsyke?

— Jeg ved ikke, det har jeg jo aldrig været præsenteret for, jeg har aldrig set en Tiger; men, hvis man havde en ordentlig Bøsse, saa —

— Siger De, at De aldrig har set en Tiger, afbrød 1. Styrmand med pludselig Alvor i Stemmen.

— Bestemt nej, jeg har aldrig set en levende Tiger, hverken i Zoologisk Have eller paa Markeder.

— Naa, ikke! Kan De se Lugnen der?, spurgte 1. Styrmanden. Og hvad tror De saa der skal staa?

— Skal jeg nu gætte Gaader? Jeg undrede mig forresten over, at den Gamle vilde have den klareret op. Vi plejer jo at have Dækslast der, ligesom andre Steder.

churie-Tiger, sagde 1. Styrmanden, idet han omhyggelig gned sin Næse.

— Vi skal tage den til Calcutta for Rajahen af Jugpore. Jeg haaber, den bliver i Kassen, — hvis den bryder ud, overlader jeg med største Glæde Jagtomraadet til Dem. Jeg skal ikke stille mig i Vejen, — vær sikker paa det. Men jeg antager, at det vil mere Dem med Deres store Jagtinteresse i saa Fald at nedlægge den, f. Eks. med en Haandspage midt ude i det indiske Ocean.

— Jeg ser dog helst, den bliver i sin Kasse, svarede 2. Styrmand gemytligt; — men i modsat Fald, — naa, ja, jeg skal ikke holde mig tilbage, 1. Styrmand, stol paa det.

Næste Morgen blev en Lægter forhalet langs Skuden. Om Bord paa Lægteren var en stor Kasse, og Kaptajnen, som var taget med Bugserbaaden ud, dirigerede personligt fra „Flodhesten“ Arbejdet med at hive Kassen indenbords.

— Hallo, Styrmand! raabte han til 1. Styrmanden, — dette bilver det sidste her paa denne ensomme Plads. De kan godt kvittere for Modtagelsen af en mørkstribet, ægte Manchurie-Tiger, indskibet i god Stand og med Enden af Halen slapt nedhængende.

— De maa meget undskyldte, Hr. Kaptajn, sagde 1. Styrmand, som ikke havde forstaaet et Ord af, hvad Skipperen mente, — men hvorfor er Enden af Halen slapt nedhængende?

— Fordi han fik den i Klemme under Indladningen i Lægteren, svarede Skipperen. — Jeg tror nok, det var af Sult, han lavede saadan en forfærdelig Ravage og opførte sig mildest talt paa den mest forstyrrende Maade. Skriv nu bare som jeg har sagt Dem, Styrmand.

Kassen saa ud til at være god og stærk. Den var lavet af haardt Træ og godt beslaaet med Jern.

— Bæstet skal nok blive i det Bur, sagde den Gamle og nikkede hen mod Tigern, som stod paa Bagbenene og kradsede ivrigt paa Tremmerne.

— Men han ser ellers nok ud til at have Appetit paa en Sømand, ikke sandt, — ha, ha, ha! Hvad mener De om ham, 2. Styrmand?

— Oh, det er et prægtigt Dyr, glimrende, svarede 2. Styrmand begejstret.

— Ja, han er god nok — saa længe han bliver i Kassen, sagde 1. Styrmand tankefuld.

— Det bliver Deres og Baadsens Opgave at paase, at Dyret bliver i Buret, sagde Skipperen.

— Jeg faar en Præmie, hvis jeg afleverer ham solidt og sikkert emballeret. Kaptajn Parker paa „India“ og Wiberg paa „Nordstjernen“ fik Tilbud om at tage Tigern med, men de betakkede sig, — de turde selvfølgelig ikke, de Krystere. —

Naa, en halv Time senere var „Flodhesten“ paa Vej til Calcutta, lastet med Tømmer, en Del Soyabønner, nogle faa Baller Silke og en Tiger i god Stand, skønt med slapt nedhængende Hale.

Besætningen var levende interesseret i Bæstet og tilbragte det meste af deres Fritid og adskillige af Hundevagtens drøje Timer i stille Dvælen foran Tigerburets Tremmer.

Man kom næsten til at holde af Dyret. Vor unge Jungmand paastod bestemt, at han langt hellere vilde staa Ansigt til Ansigt med Tigern end paany at skulle sejle sammen med Styrmanden i „Caledonia“. Det vilde være en sand Fornøjelse i Forhold til det Helvede, Styrmanden beredte ham i den gamle Kap Horn'er. Men Tigern var jo altsaa ogsaa i Kasse. Det havde jo sin Betydning, ganske vist.

1. Styrmand stirrede paa ham og blev pludselig meget alvorlig: „Det har sin Grund, sin bestemte Grund. Der skal nemlig staa en højst farlig Kasse. Hører De, en meget farlig Kasse,“ gentog han gravalvorligt

— En Kasse, indeholdende hvad, spurgte 2. Styrmand, der var ved at sprænges af Nysgerrighed.

— En Kasse, som Skipperen absolut vil ha' med, skønt jeg næsten har tippet ham om at lade være.

— Ja, men saa svar mig dog, med hvad?

— Det er forfærdeligt, jeg kan ikke tie længer, jeg maa sige det . . . der skal være en Tiger i Kassen!

— En Tiger! 2. Styrmand nærmest skreg det ud i højeste Rædsel.

— Som jeg siger, en rigtig, sprællevende, stor og vild Man-

Tigern var det staaende og stadige Samtale-Emne. Hele Vejen langs Kinakysten, over Malacca-Strædet til det indiske Ocean og lige til man ankrede op paa Nicobars Red drøftedes Tigerens Bevægelser, Maaltider osv. baade i Folkelukaf, Officersmesse og i Skipperens Kahyt. Den havde vundet almindelig Popularitet, det Bæst. Kaptajnen syntes ligefrem, han efterhaanden var blevet helt fortrolig med Dyret, naturligvis i passende Afstand; men 1. Styrmand blev nervøs, hver Gang han saa den skærpe sine Kløer.

— Han bryder ud en af Dagene, sagde han, — jeg læser det i dens optimistiske Øjne, — de varsler ikke godt.

— De ser alt for sort paa det, sagde 2. Styrmand gemtyligt; men Stemmen skælvede alligevel en Smule.

— Jeg har aldrig haft rigtig Fidus til det Dyr, replicerede

— Men hvis den stadig fulgte efter? vedblev 1. Styrmand.
— Ja, kunde jeg ikke komme højere til Vejrs, nuvel, jeg antager, jeg vilde springe over Bord, sagde 2. Styrmand.

Og saa rystede 1. Styrmand atter paa Hovedet.

— Det sidste Forslag interesserer mig ikke, — jeg kan ikke svømme. Nej, kære, jeg har et langt bedre Forslag, langt bedre: vi vil forstærke Kassen! Jeg vil tale med Baadsen om det, jeg vil foreslaa ham at vikle den lange Staalvire rundt og rundt om Kassen, indtil Tigern er absolut sikret mod Udbrud. Jeg hader at se en Tiger i en Kasse saa optimistisk som den der henne.

Dagen efter havde 1. Styrmand fat i Kaptajnen og slog paa Nødvendigheden af at træffe Sikkerhedsforanstaltninger m. H. t. Tigern. Men Skipperen var fremdeles Optimist:



Den ser ud til allehaande

— Vist ikke, min Ven, nej, vist ikke, vær ganske rolig. 2. Styrmand her er mere fornuftig, han siger som jeg: Lad os ikke skabe os, Kassen er god nok.

Just som Kaptajnen havde sagt dette, skete det forfærdelige; henne fra den store Kasse hørtes pludselig en Knagen og Bragen, og da de alle tre som ved et Ryk drejede Hovedet efter Lyden, saa de til deres Rædsel den store Manchurietiger sindigt spadsere ud af en bred Revne, der var dannet i Kassens ene Side.

Et Øjeblik stod de som fastnaglet af Skræk; ikke en Lyd kom over deres Læber. Sitrende af Sindsbevægelse stirrede de paa Dyret, som nu stod ude paa Dækket og rystede sig ligesom en vaad Hund.

Skønt Kaptajnen baade var ældre og som sagt meget tyk-kere end de to Styrmand, var det dog ham, der først kom til Besindelse, og som et Lyn snurrede han rundt og for hen ad Dækket. Til Trods for, at Skipperen ikke havde været til Vejrs, siden han for 25 Aar siden sejlede som 2. Styrmand, for han som en Raket hen til Rigningen og pilede op i den, som kunde han have været en Dreng med en gal Hund efter sig. I Løbet af faa Sekunder var næsten hele Besætningen fordelt i Rigningen: Kaptajnen og begge Styrmand sad paa Fokkeraaen, Baadsen og Jine Cook lige over Hovedet paa dem og det øvrige Mandskab i Krydsastens Rigning og Ræer. Kokken sad nok og snorkede i Kabyssen uden at ane noget, paastod Styrmandene bestemt. Messedrengen havde rystende gemt sig i en Redningsbaad.

Tigern stod upaavirket af de skrækslagne Omgivelser og gjorde Toilette; den rystede og slikkede og nussede sig, som vilde den rigtig rehabiliter sig efter den lange Indespærring.

— Lige meget, det er et pænt Dyr — ogsaa i Frihed, — ikke? hviskede 2. Styrmand. Stemmen rystede endnu lidt efter Overraskelsen.

— Jeg er absolut ikke oplagt til at beundre Dyrets Skøn-

hed, sagde Kaptajnen vredt. — Nu sidder vi kønt i det, og hvis er Skylden? De skal ikke fortælle mig én Gang til, at Baadsen „havde tænkt paa“ at forstærke Buret med Jernbeslag! Hvorfor i al Verdens gyldne Riger gjorde han det saa ikke, — hvorfor, spørger jeg, — det Skvadderhoved!

Kaptajnen var rasende. Han vendte sig nu til 1. Styrmanden og udbrød:

— Og De, 1. Styrmand, hvorfor vilde De ikke tro mig, — jeg har jo sagt Dem saa tidt, at en skønne Dag vilde den bryde ud. Har jeg ikke faaet sørgelig Ret? Uf, sikken en Redelighed!

1. Styrmand sagde ingenting. Skipperen vilde altid have Ret, — og fik det ogsaa i dette Tilfælde. Ingen modsagde ham.

— Spørgsmaalet er nu blot, hvordan vi skal klare denne her Situation, kom det lidt efter fra 1. Styrmand.

— Ja, hvad har De tænkt? spurgte Skipperen.

— Spørg mig om alt muligt andet, svarede Styrmanden bittert. — For De tror vel ikke, det kan nytte at forhandle med Bæstet dernede, hvad? Men mon ikke 2. Styrmand har en Idé, dem har han ellers saa mange af!

2. Styrmand sad ganske stille og svarede ikke.

I det samme havde antagelig Sulten og Madosen fra Kabyssen inspireret Tigern til at angribe dette Sted, thi den begyndte at nærme sig derhen med meget energiske Skridt. Ligesom om den paa Forhaand vilde være sikker paa et godt Udfald.

— Se nu bare, Kaptajn, hviskede 1. Styrmand, nu hytter vi nok Pelsen. Bæstet har naturligvis faaet Øje paa „Fedt-klumpen“, om Forladelse, jeg mener Kokken inde i Kabyssen, han formaar næppe at slippe væk, og naar den har nappet de 200 Kilo, har den nok stillet Sulten tilfreds. Ja, naar saa det Utsyke har ædt Kokken med Hud og Paryk og Knogler og Slæber, saa maa det da batte lidt i dens slunkne Vom. Og saa forstaar De nok, Kaptajn, saa kan vi faa Ram paa den ved forsigtigt at spærre den inde i Kabyssen.

Først var det ligesom om den Gamle forfærdedes ved Tanken om, at hans gamle, omtrent ligevægtige Kok, skulde ende paa den Maade, men Selvopholdelsesdriften er jo stor her i Livet, og den Gamle havde jo lige til for et Øjeblik siden været saa tilfreds ved Tilværelsen, at han selv nødtigt vilde serveres for Bæstets svære Appetit. En maatte det vel gaa ud over, ræsonnerede han antagelig, og en ny Kok kunde han vel nok faa i næste Havn, naar endelig galt skulde være.

Skipperen og de to Styrmand ligesom følte sig noget mere beroliget ved Ræsonnementet, og 1. Styrmand var ligefrem stolt over sin geniale Plan, eventuelt at spærre Bæstet inde, naar den havde sat Kokken tillivs.

Men nu var der igen noget besynderligt at beskæftige Tankerne med. Tigern havde rigtigt nok været henne og stikke Snuden inden for i Kabyssen; men Kokken maa alligevel ikke have været der, ej heller har der været noget nærværdigt spiseligt, for rent ud sagt, den vandrede tilbage igen paa Dækket for at faa et andet Maaltid. — Under Bæstets Tilbagetog var alle højst spændt paa, hvad de næste Sekunder kunde bringe. Skipperen og Styrmandene var jo ikke saa lidt skuffede over denne Vending i Sagen, som Kokkens pludselige Forsvinden fra Skuepladsen havde beredt dem.

— Hvor er den Ædedolk af en Kok dog henne, udbrød 1. Styrmand næsten harmfyldt.

— Kok! Hvor er Du henne? Skipperen glemte helt, at han skulde sidde stille, saa højt brølede han, men „Fedt-klumpen“, der paa en eller anden Maade havde dækket

sig, adlød mærkeligt nok ikke Skipperen i det Moment. — Det var dog ogsaa infamt, hviskede den Gamle. Hvad skal vi nu gribe til? Den Æsel af en Kok er dog aldrig, hvor han skal være.

Tigern stod et Øjeblik stille, slikkede sig om Munden og stirrede op efter Kaptajnen.

— Se, hvor han glor, uha, hvor er det uhyggeligt dette hersens. Det var, som om Skipperen maatte udtale sin Frygt, skønt det gav et Sæt af Bevægelse i 1. Styrmand, hver Gang Skipperen aabnede Munden. Han frygtede jo, at Tigerens Opmærksomhed derved blev henledt paa Folkene der oppe.

— Stille, hviskede 1. Styrmand, jeg sidder og tænker.

— Hm, brummede Kaptajnen. Tror De ikke, jeg har gjort det for længe siden — jeg har saamænd tænkt for os alle. Nu kan De jo tænke, 2. Styrmand.

— Jeg er slet ikke i Stand til at tænke, Kaptajn, svarede 2. Styrmand spagfærdigt. Men jeg mener, vi maa lokke ham agter med noget Æde — føjede han sagte til.

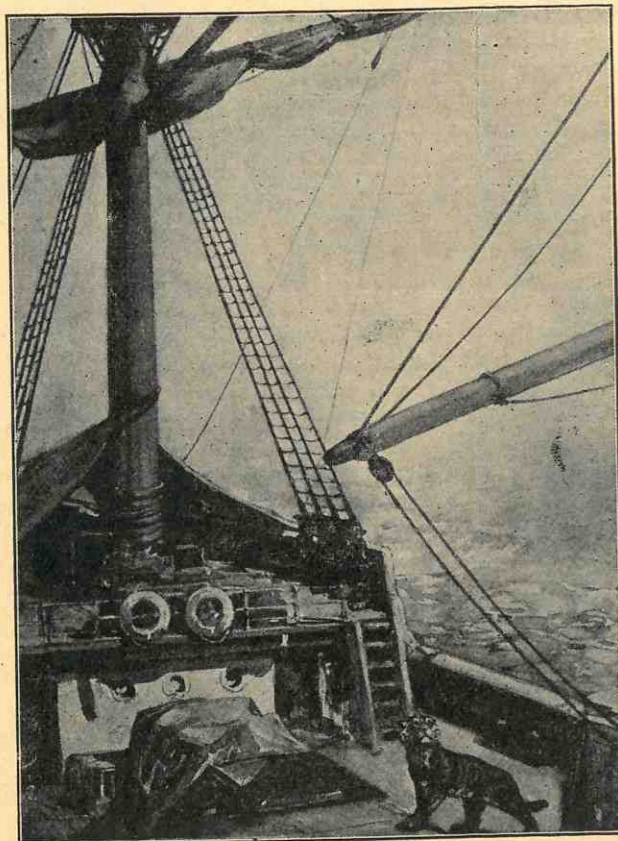
— Ja, hvis vi havde noget, gentog Skipperen og vrængede ad 2. Styrmand.

— Jeg tror, jeg faar en Idé, sagde 1. Styrmand en Kende oplivet. Hvis vi kunde slynge et Reb omkring Dyret og binde det?

— Med hvad — binde med hvad, spurgte Skipperen, som blev mere og mere nervøs.



Til trods for, at Skipperen ikke havde været i Rigningen de sidste 25 Aar, pilede han op som en Dreng med en gal Hund efter sig



I det samme drejede Tigern Hovedet og saa op paa de tre Mænd og udstødte et frygteligt Brøl

1. Styrmand. — Jeg fik min Mistanke forstærket, da vi kom ud i rum Sø. Nej, det ser ikke godt ud for os.

— Hør nu, trøstede 2. Styrmand sin bekymrede Kollega, — der er nu alligevel noget grinagtigt i den Tanke, at den en Dag brød ud. Sikken en Fest med at fange ham igen, — du glade Verden, sikken Panik, — ha, ha!

— Hvorledes har De egentlig tænkt Dem at klare Dem over for en rasende Tiger, som gaar løs paa Dækket, sulten nok til at kunne æde hele Besætningen?

— Hvorledes? smilede 2. Styrmand overlegen, — tja, jeg vilde kravle op i Rigningen og tænke nærmere over det.

Men 1. Styrmand rystede bare paa Hovedet:

— Hm, gryntede han, — det kunde jeg have fundet paa af mig selv. Men sæt nu, fortsatte han, at Tigern kravlede bag efter, — hvad saa?

— Jeg vilde gaa endnu højere op, naturligvis, svarede 2. Styrmand.

1. Styrmand skiftede Haand og vendte sig om mod 2. Styrmand.

— De forstaar mig, ikke sandt?

— Naturligvis! sagde 2. Styrmand. Og lidt efter:

— Hvis vi nu f. Eks. prøvede paa at fange ham i en løbende Bugline, — hvad mener De om det?

— Netop, det var ogsaa min Tanke, svarede 1. Styrmand, han saa saa ulykkelig ud, som om han selv skulde hænges i Linen.

— Ja, og det var det, jeg tænkte paa før, da jeg spekulerede.

— Ord, Ord, Ord! brølede Skipperen pludselig ude af sig selv. — Hvem gaar ned og lægger Linen omkring Dyret? I snakker og snakker, men handler ikke, tag Jer nu sammen, vis, at I er Mandfolk og ikke gamle Kællinger! — — — Under alt dette var Tigeren luntet rundt og havde snuset og snøftet til Tovruller og Spil, Lejdere og Lugekarme, og stod nu og slikkede en af sine Forpoter. Pludselig løftede den Hovedet og saa op paa de tre Mænd og udstødte et uhyggeligt Brøl.

— Den ser ud til allehaande, sagde Skipperen. — Tror I, den vil prøve paa at komme her op, tror I?

Medens han spurgte, kravlede han endnu et lille Tag tilbage. 2. Styrmand forsøgte at trøste sin Kaptajn ud fra den Betragtning, at saa længe der var Mennesker under Dækket, vilde Dyret ikke tænke paa at gaa til Vejrs. — 1. Styrmand var utrøstelig:

— Sagde jeg det ikke, Kaptajn, at De ikke skulde tage et saadant Bæst om Bord? klynkede han. — Jeg er ikke som 2. Styrmand, han har jo kun faaet sit Ønske opfyldt om at faa Lejlighed til rigtig at gaa paa Jagt.

— Naa, saa det er hans Ønske, — ja, saa er her jo uægtelig en oplagt Chance. De kan have hele Jagtretten for Dem selv, kære Styrmand.

Og 2. Styrmand forstod pludselig, at han havde Valget mellem at tage Kampen op med Tigeren eller — omkomme.

— Vi stoler paa Dig, Styrmand, — tænk Dig nu roligt om, sagde 1. Styrmand.

— All right, svarede han, — jeg tænker, tænker stærkt.

— Glem ikke, sagde 1. Styrmand, at alle her om Bord stoler paa os, ser hen til os — og navnlig til Kaptajnen — som de Overordnede, fra hvem Hjælpen skal komme.

— Ja, her sidder vi kønt i det, sukkede den ulykkelige Skipper, han sad paa Raanen med Armene omkring Masten. Paa den anden Side sad 1. Styrmand. 2. Styrmand sad længere ude og holdt sig fast i en nedhængende Line og gjorde sit bedste for at tænke. Pludselig saa han op:

— Jeg maa have en Cigaret, 1. Styrmand, sagde han, — jeg kan ikke tænke uden en Cigaret.

— Tror De, De tænker bedre, hvis De faar noget at ryge paa? spurgte 1. Styrmand.

— Ja, jeg tror det bestemt, svarede 2. Styrmand.

— Her! sagde Skipperen og rakte sit Etui til ham. — Men saa haaber jeg ogsaa, Deres Hjerne vil arbejde lidt mere kvikt end hidtil.

— — — Der blev en Pause; man begyndte at blive alvorlig træt. Heldigvis var der ikke nogen videre Sød her ved Nicobars og kun ringe Strøm, saa vi nærmest laa og kørte rundt paa Stedet. Rorgængerne havde forskanset sig i Bestiklukafet.

Hvordan i Alverden skulde dette ende?

Jeg vidste selv hverken ud eller ind, — og det samme gjaldt aabenbart Tigeren, som snart galopperede frem og tilbage paa Dækket, brølede og brummende, snart luntede snusende rundt, tøvende og forsigtig.

— 2. Styrmand! sagde Skipperen, nu maa det snart være nok med at tænke, nu maa der gøres noget, — jeg holder det bestemt ikke ud ret meget længere.

— Nu har jeg det — lige straks, svarede 2. Styrmand og saa meget spekulativ ud. — Jeg mangler nu kun lige et Par Detailler.

— Blæse være med Detaillerne, snærrede 1. Styrmand, — lad os bare faa Realiteterne. Hvad gaar Planen ud paa?

— Vi maa fange Kreaturet i en Line, begyndte 2. Styrmand, — som vi forsyner med en stor Løkke og firer ned her oppe fra. Paa en eller anden Maade lokker vi Kalorius ind i Løkken, hiver til, — og saa har vi ham, — og vi er frelst.

Skipperen brummede: — Jeg er lige glad, hvad vi prøver, bare dette her snart faar en Ende.

— Vi prøver, sagde 1. Styrmand, — men hvem skal stikke os Linen ind i Blokken?

— Er I Sømænd? fnyste Skipperen, — fejge Krystere, at tale saadan i Farens Stund. Vil ikke andre, saa skal jeg, vær vis paa det, men det kan I ikke være bekendt.

— Vi hjælpes ad, sagde 1. Styrmand. — Ikke sandt, 2. Styrmand?

— Selvfølgelig, svarede denne og begyndte at arbejde sig ud imod Blokken. Under virkelig Livsfare og ved at udvise en rent ud utrolig Behændighed lykkedes det 2. Styrmand at faa Linen stukket i Blokken og forsynet med et løbende Pælestik hvis Aabning var saa stor, at Tigeren lige kunde passere igennem.

Forsigtigt firede man den nu ned mod Dækket og afventede spændt det Øjeblik, da Rovdyret vilde være saa elskværdig at spadser i Fælden. De tre Mænd sad parat til at hive til i samme Øjeblik. Men Tigeren var ganske uanfægtet; den snuste lidt til Løkken — og vendte sig derpaa om og luntede agter efter.

I det samme skete det forfærdelige, der gav os alle Om-bordværende et veritabelt Nervechok. Jeg tabte min Hue ned paa Dækket. Mændene i Masten blev saa forskrækkede, at de var ved at dratte ned, — og Tigeren, for hvem Huen kom lige saa uventet, brølte i et væk. Den for hen mod Lejderen.

Det var forfærdelige Øjeblikke. Sæt nu, — man kunde jo aldrig vide, tænkte jeg. Saa fik jeg en lykkelig Idé.

Med den frie Haand trak jeg min ene Støvle af og smed den saa langt hen ad Dækket, som det var mig muligt. Og min Antagelse slog til: Tigeren sprang straks derhen og foretog en grundig Undersøgelse af den, lod den ligge og drev saa afsted igen. Og jeg aandede lettet.

— Jeg faar en ny Idé, sagde 2. Styrmand, som interesseret havde fulgt min Manøvre.

— Prøv en Gang til! raabte han ned til mig, — men kast saaledes, at Støvlen kommer paa den anden Side Løkken; naar Bæstet saa er kommet helt derhen, maa du stritte din Jakke, eller hvad du nu kan undvære, ned paa den modsatte Side af Løkken. Naar han saa gaar igennem, haler vi til, forstaar du?!

Jeg tilkendegav, at jeg havde forstaaet og forsøgte nu efter bedste Evne at fuldføre den meget vanskelige Opgave. Først røg den anden Støvle. Omhyggeligt tog jeg Sigte — og placerede Projektilet helt godt.

Tigeren var der straks, snusede og snøftede, saa til Vejrs og brølede uhyggeligt. Den var sulten og vilde have Kød — og saa vovede man at byde den en gammel Fedtlæders-Støvle. — — Igen! raabte Skipperen deroppe fra. — Kom nu — med det samme!.,

Jeg trak skyndsomst Jakken af, rullede den sammen og bandt Ærmerne fast sammen rundt Bylten.

Saa tog jeg Sigte igen — og kastede — og var atter heldig. Bylten faldt lige foran Tigerens Snude, — den stak Hovedet gennem Løkken og gjorde et Skridt fremad.

I samme Nu hev de tre Mand i Masten til, Løkken strammede sig om Tigeren, som gjorde et vældigt Spring til Siden og nær havde revet Linen ud af Hænderne paa dem.

— Hiv til, Manne, hiv — for alt i Verden hiv!., raabte Skipperen.

— Saa har vi ham, — holdt fast, hiv o høj, her til, brølede han. Det var et kosteligt Syn. De tre deroppe sled i det, bogstavelig talt som gjaldt det Livet. Tigeren, som nu var løftet op over Dækket, rasede og rullede vildt med Øjnene. Da Kalorius var kommet et godt Stykke op, holdt man inde med at hive og begyndte en Raadslagning om, hvad der herefter skulde foretages.

— Vi kan jo gøre den fast og lade den hænge, til den dør af Sult, foreslog 1. Styrmand.

— Og hvis saa Løkken gik op, eller Linen knækkede — hvad saa? spurgte 2. Styrmand.

— Vi maa se at faa den uden Bords, sagde Skipperen.

— En af os maa gaa ned og faa en Ende fastgjort til



Hiv til, Manne, hiv for alt i Verden hiv!

Linen og Bommen, som vi saa svinger ud og giver i samme Øjeblik slip, saa han gaar i Ballien.

— Det er for risikabelt, indvendte 1. Styrmand.

— Alt for risikabelt, støttede 2. Styrmand ham.

— Nej, vi svinger ham ud, Styrmand.

Han tog fat i Linien og lod den svinge. Det lykkedes virkelig at faa Fart i Linen, saa at Bæstet omsider hang uden Bords. I samme Øjeblik skreg Skipperen: Slip! og saa plumpede Bæstet med Linen uden Bords lige ned til Hajerne, som ligefrem gassede sig over denne Lækkerbidsken.

Lidt efter samlede hele Mandskabet paa Dækket. Den eneste, der ikke kom frem, var Kokken, som man efter nogen Søgning fandt fredeligt snorkende i sin Køje uden Spor af Anelse om, at han paa et givet Tidspunkt ligefrem havde været eftertragtet som Kanonføde for en mørkstribet, ægte Manchurie-Tiger, indskibet i god Stand og med Enden af Halen slapt nedhængende.

Ved Synet af Kokken løb Glæden ligefrem over Gevind hos Skipperen. Han omfavnedes sin gamle Underordnede og forsikrede ham, at han aldrig mere vilde bebrejde ham, at han aldrig var, hvor han skulde være, og det hørte hele Besætningen paa med passende Andagt.

Men alle var enige, ja, næsten rørende enige om, at det virkelig havde været en spændende Oplevelse om Bord i „Flodhesten“.

„Radiotelegrafistforeningen af 1917“ afholdt sin 12. ordinære Generalforsamling i Begyndelsen af Maj. Beretning og Regnskab blev godkendt, og der blev givet Meddelelse om den netop afsluttede Overenskomst, med hvilken Medlemmerne udtalte Tilfredshed.

Foreningen tæller nu 281 Medlemmer.

Den første Turistdamper, der i Aar indledede Sæsonen, var den tyske Damper „Rügen“, som ankom den 16. Maj fra Stockholm med 130 Passagerer. Den blev liggende en Dag her og afgik saa til Stettin. 1. Pinsedag kom den 1000 Tons store Damper „Hansestat Danzig“ med 250 Passagerer fra Königsberg, den blev liggende et Par Dage.

Katastrofen i den finske Skærgaard

Skildret af en af de reddede danske Sømænd

En dansk Sømands Beretning om hvad der hændte ved den amerikanske Damper S/S Caspers Forlis i den finske Skærgaard den 14. Dec. 1928.

S/S Casper gik ud fra Vejle den 11. Decbr. 1928 paa Vej til Helsingfors. Vi havde en stærk Nordostlig Brise. Om Morgenen den 12. Decbr. passeredes København, og om Aftenen samme Dag passerede vi Bornholm. Den 13. December paa Hundevagten fik vi en Snestorm ret i Boven, som varede hele Dagen. Om Aftenen løjede det af, og Vinden gik Syd-Ost, saa fik vi Taage, Regn og Sne. Det var umuligt at faa Landkending eller „tage Solen“. Den 14. Decbr. var det diset hele Natten, og Vinden sprang Ost-Nord-Ost, og med den fik vi haarde Snebyger, men det flode af henad Aften, dog var det tykt endnu. Lidt før Kl. 18 fik Udkiggen Øje paa et Fyr 5 Streger om Styrbord. Udkiggen varskoede Styrmanden og Kaptajnen med det samme fra Topbroen, hvor der blev holdt Udkig paa Grund af Vejret. Det viste sig, at Fyret gav et Glimt hvert 6. Sekund, men det kunde tage baade 8 til 15 Sekunder mellem hvert Glimt. Der blev givet Ordre til Styrmanden om at forandre Kurs (vi havde Selvstyrings-Apparat om Bord); jeg tror, det var et Par Streger vestligere, at Kursen blev sat. Den Kurs blev holdt ca. 35 Minutter, da det gav nogle stærke Stød og „hun“ skurede paa Stenene. Maskinen blev stoppet med det samme og „all hands“ kaldt paa Dæk. Matroserne blev straks sat i Gang med at gøre Redningsbaadene klar og svinge dem ud samt pejle og lodde sammen med Styrmandene. I Nr. 1 Cofferdam var der 1½ Fod Vand, og i Nr. 2 var der ca. 2½ Fod, i Nr. 3 var der ingen Ting. Maskine og Fyrplads lækede haardt. Vandet fossede ind fra Akselgangen, saa den vandtætte Dør maatte lukkes, og 3 store Pumper maatte sættes i Gang. Nr. 4 Luge var tom og i Nr. 5 omkring 1 Fod Vand ved Lodningen, forude var der 7½ Favne Vand, Forpart af Midtskibs 2½ Favne, Midtskibs 2½ Favne Vand; Agterpart af Midtskibs havde vi et mærkeligt Tilfælde: ingen Bund, og Agter var der henholdsvis 3½ og 4 Favne. Henad 20-Tiden begyndte det at blæse op, og „hun“ huggede haadt paa Klipperne, og Brændselolien begyndte at trænge ind i Lastrummene sammen med Vandet. (Olien blev opbevaret i den dobbelte Bund, hvor der var indrettet Tanke).



Det brændende Skibs frygtelige Undergang

Der blev udsendt S.O.S., og et Estnisk Bjergnings-Selskab sendte en Damper fra Reval til vor Assistance. En Damper, som ikke var ret langt fra os, blev traadløst spurgt, om han vilde „Stand by,, men ignorerede os og sejlede videre. Den 15. ved 0½ Tiden om Morgenen begyndte „hun“ at drive for et Stykke Tid og huggede furiously paa Skærene; Redningsbaadene blev svinget ind igen, da de svingede for meget i Daviderne, og vi var bange for, at de skulde blive slaaet i Stykker, da „hun“ tog Skærene med svære Bump, saa det var umuligt at holde sig oprejst uden at støtte sig til noget, og Masterne rystede. Vi ventede hvert Øjeblik, de vilde knække over.

Der blev sendt Raketter op, og Kanonen blev af-fyret, men til ingen Nytte; dette varede ved hele Natten. Ved 6-Tiden klarede det op, og vi fik Øje paa 2 Fyr, hvoraf det ene viste sig at være Uto Fyr: der blev taget Pejlinger, og det viste sig, at det var de berygtede Grims-Øer vi stod paa Grund ved.

Ved Dagslys kunde vi se Land og agten for Tværs om Bagbord, ca. 50 Favne fra os, ragede en Klippe op af Vandet, hvorpaa der var et Sømærke. Hele Dagen gik med at vente paa Redningsdamperen og at pejle selve Lastrummene, og ved 17-Tiden var der 2 Fod i Nr. 1 Lugen, i Nr. 2 3 Fod og i Nr. 3 7 Fod Vand; Nr. 4 var tom og i Nr. 5 var der 7 Fod. Agterpeaken, hvor vi havde vor Ferskvandsbeholdning, var slaaet i Stykker, saa at Indholdet blev blandet og derfor ubrugeligt. Resultatet var Vandration med det samme.

Ved Lodningen hele Vejen uden Bords fremkom afvekslende en Dybde af 6½ og 1½ Favne Vand. Bjergningsdamperen arriverede ved 19-Tiden og ankrede 3 Kvartmil nord for os.

Det begyndte at blæse op henad 23-Tiden, saa vi saa os nødsaget til at affyre Kanonskud for at faa hans Opmærksomhed henledet paa os. Om Morgenen den 16. Decbr. var det fint Vejr; da kom han ned til os og satte en Baad i Vandet og kom om Bord for at forhandle og gøre Kontrakt (Skibet hed S/S Meteor). Kl. 11 kom en af samme Selskabs Baade ved Navn S/S Karin, Den kom op langs Siden og sendte Pum-

per og Slinger om Bord, samtidig kom det Finske Bjergnings-Selskabs Damper S/S Protector. Om Eftermiddagen var der Dykkerundersøgelse, og det blev konstateret, at Skruerbladene var brækkede og Kølen brækket omtrent ved Skruen, samt at der var store Flænger over alt i Bunden.

Over alt blev gjort klar til at pumpe.

Om Morgenen den 17. Decbr. ankom en Bugserbaad med en Lægter, og vi begyndte at losse de 150 Tons Stykgods, som vi skulde have haft med til Helsingfors, vi var færdige dermed om Aftenen ved 20-Tiden.

Den 18. blæste det op, og „hun“ tog Vand over, og Lugerne blev skalkede og al Ting gjort fast paa Dæk. Folkene, som havde Lukaferne agter, fik Ordre til at flytte ind i Passager-rummene midtskibs, Bjergningsfolkene udførte intet Arbejde, da der gik for høj Sø.

Den 19. Decbr. var det samme Slags Vejr, det flode af henad Aften. Kl. 16 kom Firmaets Repræsentant fra København om Bord.

Den 20. begyndte vi selv at pumpe Vand forude, Den 21. lagde Bjergningsdamperne Karin og Protector sig langs Siden, og vi fik nogle svære Pumper og Slinger om Bord, de blev installeret i de forskellige Lastrum, der blev pumpet paa Kraft hele Dagen og Natten igennem, og om Morgenen den 22. var Forskibet tomt for Vand. En Pumpe, der kunde tage 500 Tons i Timen, blev sat igang i Nr. 5, der var kommet Melding om, at en Storm var i Vente fra S.W. Vore Ankere blev da taget om Bord i S/S Meteor, som lagde dem ud med al den Kæde, vi havde, men kun det Bagbords Anker bed sig fast, og alle Bjergningsbaadene sendte deres Staalkabler om Bord til os og begyndte at trække samt vi hale ind paa Kæden, hvor der var sat ekstra Taljer paa ned til de andre Spil.

Den 23. Decbr. ved 1-Tiden holdt Baadene op med at trække, da der gik for høj Sø. Vinden var ret Agten ind, og „hun“ gav sig haardt, og vi saa os nødsaget til at sætte den ene af Bagbords Redningsbaade ud og slæbe den forud, hvor den blev fortøjet, derefter skulde den ene af Styrbordsbaadene sættes ud; da den kom ned til Vandet, kappede vi Taljerne oppe fra Baaddækket, men i den forreste Talje kom Rebet i Bekneb, og en stor Sø kom i det samme og tog Baaden, saa at Daviden knækkede, og Baaden blev slaaet i Stykker langs Skibssiden. Vi havde dog 2 Redningsbaade til, men vilde ikke sætte dem i Vandet. Alle Mand fik Ordre til at tage Redningsveste paa og samle sig ved Nr. 3 Lugen. Vort Tøj var pakket, og det havde vi med os i Tilfælde af, at vi skulde faa en Chance til at faa det med.

Ret med een Gang slog Flammerne op igennem Ristværket fra Fyrpladsen, og en af Maskinmestrene sprang ned i Maskinen og stoppede Pumperne samt aabnede for den vandtætte Dør i Haab om at Vandet, som strømmede ind i Maskinen fra Akselgangen, vilde slukke Ilden, men det skete ikke, og vi blev tvungne til at gaa forud, nogle foretrak dog at gaa agterud. Alle Luger paa Fordækket blev dækket til, saa godt det kunde lade sig gøre. Gnisterne flog rundt om os, og det blev tilsidst uudholdeligt at trække Vejret, da Ilden havde fænget i Olien, hvilket afgav en kvælende Røg. Der blev da givet Ordre til at gaa i Baaden; den var beregnet til 40 Mand, men kun 18 Mand kom med i den, grundet paa den høje Sø. Efter

en Del Farer og Besvær blev Besætningen optaget af S/S Karin. Det var Meningen, at Baaden skulde roes tilbage for at sig dertil; jeg vil ikke nævne noget Navn, men det var 2 hente vore Kammerauer, men der var kun 2 Mand, som meldte Danskere, den ene er fra Hornbæk og den anden fra Sundby ved København. De andre 23 Mænd var i Mellemtiden blevet samlet oppe paa Bakken, og ved 5-Tiden sprang 2 Mand over Bord og blev i bevidstløs Tilstand optagne af Meteor, og ved 7-Tiden sprang der en til, som blev optaget af Karin, som nu gik hen for Boven af Casper. De Ombordværende paa Vraget fik en Line sendt over til Karin, og med en Del Besvær blev 3 Mand reddet ved Hjælp af Linen. Forbindelsen maatte afbrydes, da det var for farefuldt for Karin at ligge saa klods til. Ved 10-Tiden tog de endnu en Mand om Bord i Karin; der blev arbejdet med ham i lang Tid for at faa ham til Live, men til ingen Nytte. Ved 11-Tiden sprang de sidste 5 Mand i Søen, og da brændte allerede Oien, som flød paa Vandet. Kl. 13 var alle Mand, som stod paa Bakken, reddede, dog var der 5 Mand tilbage agterude, og de kastede en Livbøje med en Line paa over Bord, som Protector fiskede op og gjorde en Baad fast til, og som de tilbageværende paa Casper fik halet over til sig, sprang i den og drev over til Protector, som tog dem om Bord.

Ved 18-Tiden gik alle Baadene i Læ af Uto og ankrede. Besætningen fra Casper fik noget at spise der og kom nogenlunde til Kræfter igen samt fik sig en god Søvn, som var haardt tiltrængt. Temperaturen paa Vandet var 3½ Gr. C., saa flere var syge efter den Omgang. Om Morgenen den 24. December Kl. 8 blev Ankrene hevet op. S/S Karin og Protector tog Besætningen med til Åbo, hvorimod S/S Meteor og Gladiator ventede, til det blev bedre Vejr, saa de kunde gaa ud og undersøge Vraget og om der var noget, som kunde reddes. Vi ankom til Åbo Kl. 15, blev logeret ind paa et Hotel, fik noget at spise, derefter var vi ude at købe noget Tøj. Derpaa gik vi til en Badeanstalt og fik noget af Olien vasket af. Folk troede ganske sikkert, at det var en flok Sørøvere, som kom op gennem Åbos Gader, helt kulsorte i Ansigtet. Der var en i Olieøj og Sutter, en i Skjortærmer og blød Hat og en i Overfrakke og Strømpesødder. Saadan var det hele Rækken igennem. Ja, det var et kosteligt Syn, i det Mindste for Åboerne. Den 25. Decbr. afgik vi fra Åbo med Toget til Helsingfors, dressed op som Gentlemen igen, og ved 18-Tiden ankom vi dertil og blev indlogeret paa Sømandshjemmet. Næste Dag, den 26. Decbr., blev vor Kammerat begravet i Åbo, ligesom en anden kom paa Hospitalet med Lungebetændelse. Vi var alle oppe paa det amerikanske Konsulat for at blive afmønstret. Den 29. døde Kammeraten paa Hospitalet. Hele Besætningen blev nu sendt tilbage til de Forenede Stater, dog var der 7 Mand, hvoraf de 5 var Danske, som rejste til København.

S/S Casper var en af Hock Island Typen og var paa 3054 Net. Tons; ikke desto mindre var „hun“ en god Undervandsbaad og havde gjort Rejsen fra New York til København paa 13 Dage og 14 Timer. Senere har jeg faaet at vide, at Formasten er gaaet over Bord, og at „hun“ er brækket i 2 Stykker, samt at alt er brændt.

En af S/S Caspers Besætning.

Det tidligere svenske Skoleskib „Abraham Rydberg“, der blev solgt til en amerikansk Millionær, Mr. Uppercu, som omdøbte Skibet til „The Seven Seas“, afsejlede fra Cowes, passerede Kanarierne og tog Vejen gennem Passaten, til det efter

52 Dages Rejse ankom til New York.

Mr. Uppercu installerer nu Dieselmotorer i Skibet og ap-terer Lukafer til sin Familie og sine Gæster, hvorefter „The Seven Seas“ skal paa Sejladts Jorden rundt.

ALENE OVER ATLANTEN

Af H. Trolle-Stenstrup

EN Sejlads paa henved tre Tusind miles over Verdenshavet, alene og i en lille Baad, er en Opgave, som vil holde selv en forvoven Mand tilbage. Den, som kun kender Atlanten fra Dækket af en Oceankløver, gør sig intet Begreb om, hvad et saadant Foretagende vil sige. Alene det at finde Tid til en Times Søvn i Ny og Næ med Fare for at løbes i Sænk af et større Fartøj er et Problem, hvis Løsning kan volde store Vanskeligheder, men naar hertil kommer, at et saa lidet Fartøj let kommer ud af Dampskibskursen, taber Føling med Omverdenen, og løber Fare for at se Provianten slippe op, for slet ikke at nævne høj Sø, Taage og alle de andre Farer der lurer paa En paa det aabne Hav, indser man, at kun Mænd af aller bedste Støbning tør nære Haab om at krydse Atlanten alene.

Men selv det bedste Sømandsskab, det største Mod og gunstige Omstændigheder er ikke nok til at bringe et saadant Forehavende til en heldig Afslutning. Der udkræves noget, som er endnu vigtigere, en Egenskab, som maaske knap findes hos én Mand af en Million: Evnen til at være ene med sig selv i to eller flere Maaneder paa det umaadelige Hav; ene, naar Solen staar op og ene, naar den gaar ned; ene paa Udkig i den mørke Nat, naar der pludselig dukker en Toplanterne op, og Roret maa holdes haardt ned for at komme af Vejen for en søvrig Fragtdamper. Eller det er en stille, mørk

Nat uden den svageste Luftning, saa Manden i Baaden maa ro af Vejen for Dampere, for selv om en Sejlbaad har Fortovsret for Dampere, hvem tør saa sætte sit Liv ind paa, at Udsigtsmanden bemærker eller tager Hensyn til en lille, svagtlysende Lanterne, der vipper lavt som en enlig Lygtemand paa det sortgrønne Hav?

Og han ligger der alene, medens et vældigt Skrog glider forbi med Lyset fra halv Hundrede Køjser, fortonende sig som et natligt Aandetog, mens Skruerne kærner det sorte Vand til flydende Marmor. Og saadan vil det endnu være trods Motor, Traadløs og moderne Sikkerhedsforanstaltninger.

Men for halvtreds Aar siden sejlede ikke desto mindre en dansk Mand alene over Atlanten, uden Motor eller Traadløs, uden Virak eller Reklame, og han udførte Sejladsen i en Sejlbaad ikke stort større end de Lystkuttere, danske Drengeliger Sømand i ved de hjemlige Strande.

Jeg havde hørt Folk tale om en gammel Søul, der i Halvfjerdserne havde udført den næsten utrolige Bedrift at krydse Atlanten alene i en Fiskerbaad, men Historien blev altid fortalt saa vagt — og med Udledelse af alle Detailler — at jeg ikke rigtig kunde tro paa den. Nogle mente, Helten var en Nordmand og svor paa, at han havde roet hele Vejen, andre syntes at hentyde til Magnus Andersens Vikingefærd fra Bergen til New London i 1893; og al den positive Oplysning jeg kunde fremskaffe var, at Helten endnu var i Live og boede i Gloucester, Mass.

En Dag skrev jeg saa til Redaktøren af Gloucester Times

og udbad mig Kendsgerninger vedrørende Bedriften. Jeg modtog omgaaende følgende Svar: —

Hr. Trolle-Stenstrup.

I Besvarelse af Deres æ/ tillader jeg mig at meddele, at Kaptajn Alfred Johnson her af Byen krydsede Atlanten alene i en sluprigget „dory“ af følgende Dimensioner: Køllængde 16 Fod, Bredde 5½ Fod, Dybtgaaende 2½ Fod. Baaden maalte 3—4 Ton Drægtighed, vejede 600 lbs. Dødvægt og var kutterrigget. Masten kunde rejses og sænkes. Skroget var afdelt i to vandtætte Rum og overdækket med Undtagelse af en Luge og Siddeplads ved Roret. Baaden døbt „Centennial“ og stak i Søen fra Gloucester den 15. Juni 1876, lagde ind til Barrington, N. S., gik til Søen igen den 25. Juni og landede velbeholden i Liverpool, England, den 21. August efter 67 Døgn Sejlads. Den 2. August kuldsejlede Baaden i en høj Sø, men Johnson fik Fartøjet paa ret Køl og fortsatte Sejladsen.

Han vandt Øgenavnet „Centennial Johnson“, men dette er i de senere Aaringer bleven ham ubehageligt.

Han lever endnu og bor her i Byen, Riggs Street 14.



Kaptajn Alfred Johnson

Jeg er glad ved at kunne give Dem disse Oplysninger og tegner med Agtelse

Deres

John D. Woodbury,
Gloucester Times.

Sept. 28, 1922.

Saadan lød den lakoniske Beretning om den mest vovsomme og enestaaende Bedrift i Søfartens Historie.

Det siger sig selv, at dette Brev gav mig Lyst til at erfare mere om Johnson, saa nogle Dage derpaa tog jeg op til Gloucester for at opsøge den gamle Skipper, hvem hvert Barn dér kender under Navnet Centennial Johnson. Han har for længst trukket sig tilbage fra Søen og næsten glemt den Bedrift, der engang gjorde ham berømt. Men han er endnu rask og rørig og vedligeholder Forbindelsen med Havet ved daglig at tage sig en Runde ned til Havnen for at indsnøfte den Duft af Tang, Tjære og Torsk, som kendetegner Gloucester, og for at se Fiskerkvaserne staa ind fra Bankerne med vældige Drægter.

Jeg besøgte Helten i hans lille Bolig i Riggs Street.

Johnson er en gammel, trivelig Mand med et godt Helbred og et endnu bedre Humør. Det ses straks, at han er dansk. Modersmaalet har de henved tres Aars Udlandighed ikke ladet ham glemme, og Tiden har ikke formaet at udviske den prægtige, danske Type. Hans paa en Gang milde og barske, blaa Øjne afspejler endnu Danmarks Natur og har et saa rent og barnligt Udtryk, som man kun finder det hos Mænd, der holder Hjertet ungt til Støvet Aar, og i hvis Sind kun bor glade og kærlige Tanker, en naturlig, sprudlende Livsglæde. Han fortalte mig, at han var født 1846 i Tanderup paa Fyn og kom til Amerika i 1870 efter at have befaret de syv Have.

„Jeg maa have været en Vildbasse dengang,“ grynter den

gamle Kaptajn. „En forfløjten og vovsomm Fyr, ellers kan jeg ikke forklare, hvad der fik mig til at vove, hvad ingen havde turdet forsøge, for jeg var jo ingen Aarsunge. Men maaske var det „Aanden fra 1776“, som ansporede mig. Som De ved, var det Aarhundredfesten for Uafhængighedserklæringen. Landet fejrede den med Udstillingen i Philadelphia, og enhver søgte efter bedste Evne at gøre sit for at mindes det glørlige Aar. Det slog mig, at jeg kunde fejre „76“ ved at udføre en Daad, ingen anden havde tænkt paa at gøre, og efter at have drejet og vendt Tanken i mit Hoved gik jeg i Gang med at tømre en passende Baad.“

Da jeg trængte ind paa ham for at faa en nærmere Redegørelse for hans enestaaende Færd, svarede han, at han ikke erindrede stort ud over Datoen for Afrejsen og Ankomsten, men han erklærede sig villig til at vise mig sin Journal og derfra gøre saadanne Uddrag, som jeg fandt for godt. Her følger da nogle Uddrag af „Centennials“ Log. Baadens Maal er allerede givet i det forstaaende, og det vil deraf ses, at „Centennial“ er langt det mindste Fartøj, som nogen sinde har krydset Atlanten, ikke stort større end en Livbaad for Vikingeskibet. Og med den Nøddeskal lettede Johnson Anker om Morgenen den 15. Juni 1876 i Gloucester, Mass. med Liverpool som Rejsens Maal. Han medførte Proviant for halvfems Dage, den nødvendige, maritime Udrustning samt et lille Medicinskab.

Til at begynde med havde han fint Vejr, men det slog snart om til Taage og stærk Modvind, der varede, til han ved Middagstid den 22. lagde til ved Shake Harbour, hvor han lod sit Kompas justere. To Dage senere anløb han Sarrington Nova Scotia, og indtog der frisk Vandforsyning. Den følgende Dag stak han atter i Søen og satte nu Kursen stik mod England. Det tog ham en Ugestid at krydse over Bankerne, hvor han prajede saa godt som ethvert Fiskerfartøj, han fik i Sigte. Det siger sig selv, at hans Kammerater blandt Fiskerne gjorde store Øjne, da de saa ham ved Roret i „Centennial“ og gennem Raaberen fik at vide, at han var paa Vej alene fra Gloucester til Liverpool.

Baade Vejr og Vind holdt sig gunstig til den syvende Juli, da en stærk Storm fra Sydvest brød løs og nødvendiggjorde en langvarig Øsning. Trods vedholdende Anstrengelser tog Baaden Vand, og nogle særlig ondartede Søer skyllede ind i Lugen og fordærvede en Del af Provianten.

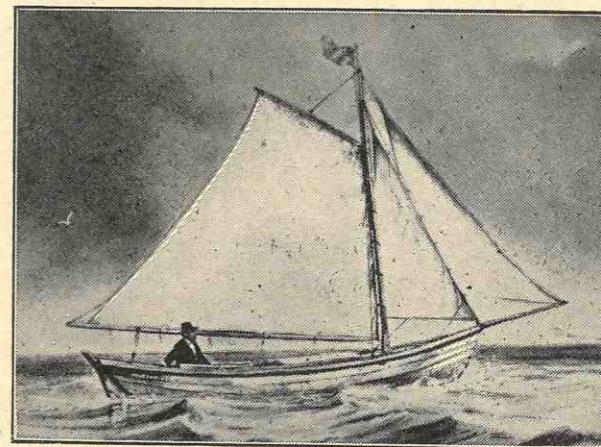
Da han befandt sig paa 41,50 nordlig Bredde og 54 Grader vestlig Længde, blev han prajet af en Bark, der var under Vejs fra Mexico til Liverpool. Kaptajnen tilbød Johnson at komme om Bord og at tage „Centennial“ paa Slæb til Cape Clear, og han lovede ikke at nævne et Ord derom. Men Johnson afslog Tilbudet; han havde paabegyndt Sejladsen med ærligt Sind og lod sig ikke friste til at spille Verden et Puds.

Kort efter at Barken var ude af Sigte, løjede Vinden af, og han havde nu Vindstille og Dødvande til den 16. Juli, da en kraftig Brise fra Sydvest atter fyldte hans Sejl og gav Medbør et Par Uger i Træk.

Turens kritiske Dag faldt paa den 2. August. Han befandt sig da henved 300 Kvartmil ud for Cape Clear og prajede

Briggen „Maggie Cander“, der var paa Vej fra New York til Swansea. I nogle Timer holdt han sig ved Siden af Briggen, der beslog Sejlene for at følges med den uforfærdede Skipper. Men Vinden tog til og tvang ham snart til at skilles fra „Maggie Cander“. Da Stormen steg til en Orkan, lagde han „Centennial“ underdrejet for at ride Stormen af, men baade Storm og Søgang tog til, og henved Klokkeren 3 om Eftermiddagen havde han den farligste Oplevelse paa hele Farten. Han var da omkring hundrede Kvartmil Vest for Green Rock; Søen gik bjerghøjt og skyllede ustandseligt ind over Baaden, og trods hans ihærdigste Bestræbelser viste det sig ugørligt at holde Baaden underdrejet. Drivankeret var endnu ikke kommet i Brug paa den Tid. Klokkeren 4 slog en Braadsø ind over Centennials Bredside, og saa voldsom var Søen, at Baaden kændrede. Men Alfred Johnson tabte ikke Hovedet. Ridende paa Kølen overtænkte han Stillingen, og henad Aften lykkedes det ham at bringe Baaden paa ret Køl igen.

Lad os forestille os ham midt ude paa Havet, klyngende sig til Kølen af det skrøbelige Fartøj, langt borte fra Dampskibskursene, alene og kæmjende for Livet, og man vil indse, at den Mand, der grejede en saadan Situation, ikke var af almindelig Støbning. Men Enden var ikke endda, for næppe var han kommen op i Baaden igen, før han fik Øje paa en vældig Haj, der fulgte Centennial og holdt sig tæt langs Baadens Side. I en Fart fik han gjort en Kniv fast til en Aare og gav sig saa til at



„Centennial“ i Atlanterhavet med Kapt. Alfred Johnson ved Roret

bearbejde Uhyret saa ihærdigt, at han tilsidst fik jaget det væk.

Var der saa Hvile for ham? Ikke anden Slags end den, man faar ved at øse i Timevis, til Kræfterne truer med at svigte, for Baaden var endnu halvfuld af Vand og næsten synkefærdig.

Han havde mistet sin Petroleumsovn og Storsejlet, og derfor kom at Størsteparten af Provianten, Vandet iberegnet, var fordærvet af Søen. Fire Dage efter prajede han Briggen „Alfradon“ af Liverpool, paa Vej til Baltimore, og her fik han en Del ny Proviant.

Om Onsdagen den 9. August kom han i Sigte af Fuldriggen „Prince Lombardo“, og da han havde arbejdet sig inden for Hørevidde, meddelte Kaptajnen paa „Lombardo“ ham, at han var 53 Kvartmil Nordøst for Waxford Head. Dagen derpaa sejlede han ind til Abercastle, og den 21. August kastede han Anker paa Liverpools Rhed. Og hermed havde Danskeren Alfred Johnson fuldført en Sejlads som ingen havde anset for mulig, og gjort det med en gæv og ærlig Mands Overholden af alle Spillets Regler. Hele Turen tog nøjagtig 67 Dage.

„Hvor gammel var De, Johnson, da De krydsede Atlanten?“ spurgte jeg ham.

„Tredivé Aar. Her kan De se, hvordan jeg saa ud dengang. Og her er et Billede af „Centennial“.

Kaptajnen rakte mig to gammeldags og falmende Fotografier.

„Brug dem, hvis De kan,“ sagde han, „og hils mine gamle Landsmænd.“

(Fortsættes.)

Fra de amerikanske Søkadetters Færd

UDDANNELSEN af de amerikanske Søkadetters første Trip indenfor Marinens Tjeneste foregaar paa en helt anden Facon end i de fleste andre Mariners Skoleliv.

Det foregaar i flere Tempo, og navnlig bliver der ogsaa i Begyndelsesklasserne en forholdsvis lang Landtur at tage i én Omgang.

Saa sker det imidlertid, at naar den afsluttes, lysner det særligt op fra Søen, den Stund de unge Mænd skal øve Sejladsen i den specielle Flaade af smaa Fartøjer, som Marinen har liggende parat i en særlig Afdelingshavn.

I Biler køres de unge Kadetter ned til Kajen, hvor de gaar om Bord i de smaa, fikse Lystkuttere for tildels paa egen Haand og efter eget Initiativ at sætte Sejl og føre Roret ude paa Havet, hvor de nu skal træne til en større Kapsejlad, som sætter det endelige Punktum for det første, store Afsnit af Uddannelsen under „Stars and stripes“. Dette Afsnit i de vordende Søofficerers Uddan-



Øvelsesskibene parate til Udrykning

nelsestid længes man efter, saa at Dagene ligefrem tælles forinden Sejladsen skal paabegyndes, og de sparsomme Landlovsperioder regnes for intet i Forhold til denne Begivenhed.

Dansk-engelsk Samhandel

FOR nogen Tid siden holdt Direktør A. O. Andersen fra D. F. D. S. en Tale i London, som ikke vakte saa lidt Opmærksomhed, og som paahørtes med den største Interesse af en større Forsamling, som bl. a. talte en Mængde Notabiliteter for Handel og Søfart.

Den britiske Transport-Minister, Col. Wilfred Ashley, havde forinden holdt en Tale, bl. a. for dansk og engelsk Samhandel og for D. F. D. S., og som Svar herpaa udtalte Direktøren bl. a.:

— Først og fremmest vil jeg slutte mig til Ministerens Bemærkninger om det udmærkede og venskabelige Forhold mellem England og Danmark, og — for D. F. D. S.s Vedkommende — ogsaa med „London & North Railway“, hvormed Samarbejdet er lige saa harmonisk som i sin Tid med den gamle „Great Eastern Railway“.

— Samhandelen mellem England og Danmark er af største Betydning for begge Lande, og den danske Producent af Smør, Bacon, Æg o. s. v. søger af bedste Evne at tilfredsstille de engelske Konsumenters Krav, hvilket som Helhed lykkes ham. Der er ogsaa i Danmark stigende Efterspørgsel efter engelske Varer, og da jeg har Føling med de vigtigste Handelsorganisationer, baade som Direktør for D. F. D. S. og som Formand for Dansk Dampskibsrederiforening, kan jeg forsikre, at den danske Importør gerne søger Lejlighed til at købe engelske Varer — og fortrinsvis køber dem. Jeg siger derfor til den engelske Fabrikant: Studer det danske Marked og dets Behov, ligesom Danskerne studerer det engelske Marked, man vil

da se den engelske Eksport til Danmark blomstre frem — men gør det nu! Besøg de danske Kunder, find ud af, hvad det er, de vil have, og gør det til et Speciale at forsyne dem med det, de har Brug for.

— Endvidere udtalte Direktøren, at ligesom D. F. D. S. bestræber sig for, at Fremsendelsen af danske Varer til England foregaar paa den bedste og omhyggeligste Maade, vil det ogsaa være Selskabet magtpaaliggende at transportere engelske Eksportvarer til Danmark saa hurtigt og omhyggeligt som muligt. Der forefindes jo udmærkede Forbindelser mellem Danmark og flere af de vigtigste, engelske Havne, først og fremmest Esbjerg—Harwich-Ruten, som ogsaa giver de to Landes Befolkning bekvem Adgang til at gæste hinanden og lære hinanden at kende. Turistlivet nyder ogsaa godt heraf, og i denne Forbindelse henviste Dir. A. til, at D. F. D. S. opretholder det eneste, danske Turistbureau i Storbritannien, og understregede stærkt Betydningen af, at de to Landes Ungdom faar Lejlighed til at lære de respektive Lande at kende, særlig deres Skoler, Universiteter og store Handelsforetagender. Slutelig gav Direktør Andersen nogle Oplysninger om Eksportheandels Vækst fra 1875, da D. F. D. S. begyndte Farten med to Skibe paa tilsammen 1099 Registertons og een ugentlig Rejse, og nu, da Selskabet har 26 moderne Skibe paa 12,000 Registertons i Englandsfarten. Paa den første Rejse transporteredes een Balle Flæsk og 8 Dritler Smør; nu er der alene i Esbjerg—Harwich-Ruten 4 udmærkede Skibe og daglig Forbindelse. — Det har altid været og vil altid være os magtpaaliggende at vedligeholde og yderligere at udbygge og fremme det gode Forhold og den nære Forbindelse mellem de to Lande.

Stemninger fra Havet

Af Forfatteren af Digtsamlingen »Frivagt«,
Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen.

HUN vaagned en Morgen
med sitrende Sol paa sin Rude.
Og Luften var krydret med Dufte
af Tjære og Tang.
Og Havet — det blaaed og blinked
saa sælsomt derude.
Og Dønningen mumled langs Stranden
sin evige Sang.

Da følte hun Stuen
saa trang og saa lav og saa lille
og lod sig besnære
af Viddernes vældige Magt.
Hun fløj som en Maage mod Havnen —
nu ske, hvad der vilde —
og stod i et Spring paa Dækket
af Grandpapa's Yacht.

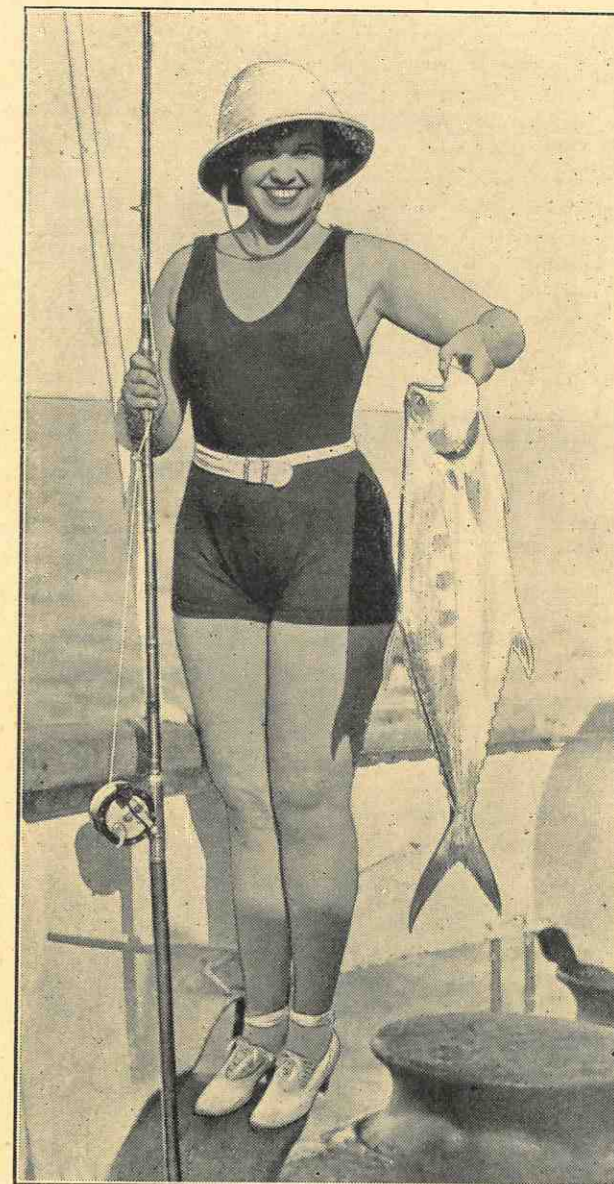
Da brummed den Gamle i Skægget, —
men fik i det samme
en Arm om sin Hals —
og de furede Kinder et Kys:
„I Sandhed, mit Barn,
du gør ikke Slægten til Skamme.
Lad gaa da. — Kast Trosserne agter!
Saa staar vi til Søs!“

— Hun ser mod det Fjerne
og drømmer om sollyse Strande
og träller en lykkelig Sang
imod Himmelen op.
Hun leger Tagfat
med de klukkende, vuggende Vande, —
og der staar som et Brus af Ungdom
omkring hendes Krop.

Thi hendes er Havet
og hele dets myldrende Vrimmel.
— Se, hvor hun ler i Triumph
af sit prægtige Bid! —
Hendes er Solen
og Sommerens blaaende Himmel
og Ungdommens lyse
og lykkeforjættende Tid!

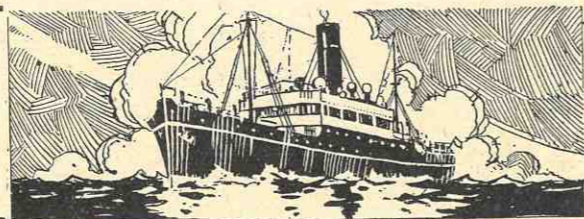
Aage J. Chr. Pedersen

Havets Datter





Flensborg-Damperen »Sirius« sidste Rejse



Ved Foraarstid kom The Anglo-Danish Shipping Co.s Damper „Kangtai“ i Kollision med den italienske Krydser „Libia“ udfør Woosing, nær ved Shanghai. „Kangtai“ sank kort efter paa 10 Favne Vand.

Damperen sejlede under kinesisk Flag, men førtes af den danske Kaptajn A. Rasmussen, den var paa 2700 Tons, og var et af den Flaade, som ovennævnte Selskab — hvis Direktør, Hr. M. L. Justesen, der ligeledes er dansk — har løbende i Rutefart mellem Vladivostock og Changhai. Distancen er ca. 1100 miles.

„Kangtai“ skulde til Changhai; men vilde gaa til Ankers uden for Woosing for at afvente „slækt Vand“, da der var stærkt indløbende Tidevand. Ved Woosing laa imidlertid den italienske Krydser „Libia“, afventende de Overlevende fra den italienske Torpedodestroyer „Muggia“, — som nogle Dage i Forvejen var forlist paa Heachu Island tæt ved Foochow — og som nu var paa Vej til Woosung med den japanske Liner „Matsumoto Maru“.

Man mener nu, at Kaptajn Rasmussen vilde bringe sit Skib til Ankers uden for „Libia“, og i det Øjeblik han tog Farten af Skibet, tog det stærke Tidevand Magten og bragte „Kangtai“ med Bredsidens ned imod „Libia“'s Væder, som rippede et stort Hul i „Kangtai“'s Maskinrum, saa Skibet i Løbet af 2 Minutter begyndte at synke. Om Bord i „Kangtai“ var der ca. 90 kinesiske Passagerer, Mænd, Kvinder og Børn imellem hinanden sprang over Bord, men heldigvis havde „Libia“ hurtigt sine Baade i Vandet og mange af de italienske Marinere sprang i Floden og reddede en Del af Børnene; ogsaa det kinesiske Opmaalingskib „Likin“, — som netop havde opmærket Vraget af den sunkne, kinesiske Damper „Footai“ — kom hurtigt til Stede, og dette Skibs amerikanske Chef, Commander Sabel og hans Officerers Daad blev af de overlevende beskrevet som heltemodig.

Den gamle Damper „Kangtai“ var for Resten fra Flensborg, og dens originale Navn var „Sirius“.

Nu er den sprængt, da den laa til Gene for Sejladsen.

FHV. Redningsbestyrer, Kaptajn P. K. Nielsen afgik fornylig ved Døden efter længere Tids Svagelighed, 76 Aar gammel. Den Afdøde var fra 1909 til 1922 Bestyrer for det nørrejdyske Redningsvæsen. Han var Kommandør af Dannebrog og Dannebrogsmænd og dekoreret med flere udenlandske Ordener.

Som ung valgte P. K. Nielsen Søvejen og pløjede Alverdens Have, idet han gennemgik alle Grader fra Matros til Styrmand og Skibsfører. Sin største Indsats gjorde han dog i Nørrejdysk Redningsvæsen, for hvilket han den 1. Oktober 1909 blev Bestyrer i Skagen. Da P. K. Nielsen fyldte 70 Aar, tog han sin Afsked. Hans Virksomhed i Redningsvæsenet var i høj Grad fortjenstfuld, og han nød stor Anerkendelse af alle søfarende Nationer. P. K. Nielsen førte mange Gange selv Redningsbaaden ud over Revlerne. For Skagen har P. K. Nielsen haft overordentlig stor Betydning. Han var sit Land og sin By en god Søn, og hans Minde vil blive bevaret i den By, den, P. K. Nielsen frem for nogen anden gjorde til Redningsvæsenets By. Ved Efterretningen om hans Død gik Flagene paa halv Stang over alt i Byen.

DANSK Dampskibsrederiforening har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Formanden, Dir. A. O. Andersen, aflagde Beretning. Det oplystes bl. a., at Handelsflaaden (inklusive Fiskerfartøjer, Bugserbaade og lign.) den 1. Januar i Aar bestod af 549 Dampskibe med 702,918 Br. Tons, 1097 Motorskibe med 336,990 Tons og 286 Sejlskibe med 41,523 Tons, ialt 1932 Skibe med 1,081,431 Tons.

Der er stadig Nedgang i Damp- og Sejlskibenes Antal og Tonnage, hvorimod Motorskibenes Antal og Tonnage er stærkt fremadgaende. Foruden Sejlskibe er det navnlig smaa og ældre Dampere, som gaar ud og erstattes af større Dampere eller Motorskibe. Dette Forhold gør sig forøvrigt gældende hele Verden over, og Gennemsnitsstørrelsen er siden 1911 næsten

fordoblet, idet den er steget fra 1657 Br. Tons til 3106 Br. Tons.

Af Tankskibe har Danmark nu 6 Dampere og 8 Motorskibe eller ialt 14 Tankskibe paa tilsammen 58,221 Br. Tons.

PAA et stort Møde i London, hvor der var saavel Importører som Eksportører og dertil knyttede Institutioners Repræsentanter, Statsebedsmænd m. f. a. udtalte Direktør H. M. Hansen (af London) en varm Tribut til D. F. D. S. i Anledning af den ekscellente Maade, hvorpaa Dampskibsforbindelsen blev vedligeholdt under Isperioden Februar—Marts trods enorme Vanskeligheder — uden at en eneste Damper naaede engelsk Havn saa meget som en Time forsinket; han bad de *to tilstedeværende* Repræsentanter lade Forsamlingens Tak gaa videre til Dampskibsselskabets Direktion og Skibenes Mandskab.

Blandt Dagliglivets Helte, som er blevet betænkt med Carnegie-Fondets Belønninger for udvist Heltemod, fremhæver vi følgende:

Matros P. Larsen, Strandstræde 2, Korsør, 600 Kr. — Fisker O. Skov, Marstal, 300 Kr. — C. M. Nielsen fra S/S Arkansas, 300 Kr. — Fisker P. M. Jensen, Vest Troense, 300 Kr. — Fisker H. M. Rasmussen, Thurø, 300 Kr.

Tre engelske Krigsskibe vil aflægge Besøg i Aarhus fra den 10. til den 16. Juni. Skibene, der er en Underafdeling af 5. Jagerflotille, hedder „Centaur“, „Velox“ og „Vortigern“.

Cunard Line bygger et nyt Kæmpeskib, der skal være paa 75,000 Tons. Det skal blive Verdens største, hurtigste og eleganteste Skib, men sikkert ogsaa det *dyreste*, idet man anslaaer Byggeomkostningerne til 200 à 250 Millioner. Cunard Lines Aktiekapital er 160 Millioner, og Rederiet bygger saaledes over sin Evne, derfor maa der Statsmidler til.



Arkitekt Poul Petersen tømmer Bægeret over en ny Baad ved de kvindelige Roeres Daabsfest.

VOR Sommertid er os saa knapt tilmaalt, at naar endelig Solen kaster sine Straaler over Havn og Sund, gaar det for Alvor løs med at aabne for Baadeskure, hejse Flag og sætte gamle og nye Baade i Søen.

Vore Billeder viser, hvorledes Begivenhederne former sig henholdsvis for kvindelig og mandlig Ungdom, under stor Tilslutning af stærkt interesserede Venner af denne Sportsgren.



Hele den lange Vintertid har man med Længsel gaaet og ventet paa den gyldne Sommertilværelse over Øresundets Vover, nu er den inde, og nu skal den udnyttes i den herlige Rosports Tjeneste.

Det sejrende Universitetshold i Lystbaadehavnen. Professor Hjelmlev holder Tale. Kronprinsen ses med mørkt Tøj og lys Hat blandt den glade Ungdom.

DEN danske Kaptajn Charles Olsen, om Bord i Dampskibet „Viking“, der kom i Brand og eksploderede i Nærheden af Manilla den 30. April, er drevet i Land paa et Stykke Vraggods ved Kysten af Tanguingen Øen efter at have drevet rundt paa Havet i 22 Timer.

Kahytsdrengen reddede sig ligeledes i Land.

Endvidere er Liget af 2. Maskinmester fundet ved Stranden.

Kaptajn Charles Olsen var, saa vidt det er blevet oplyst, eneste Dansker af „Viking“'s Besætning.

Der er, medens disse Linier skrives, endnu intet hørt fra 13 af Skibets øvrige Besætning, medens den svenske Damper „Delhi“ er ankommet til Manilla Bay med 12 af den reddede Besætning.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges forleden en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Stjerneborg“, Værftets Byggenummer 557, bygget for Regning Akts. Dampskibsselskabet Dannebrog, her.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 380'—0" × 53'—0" × 28'—0", og Bæreevnen er ca. 8390 Tons d. w.

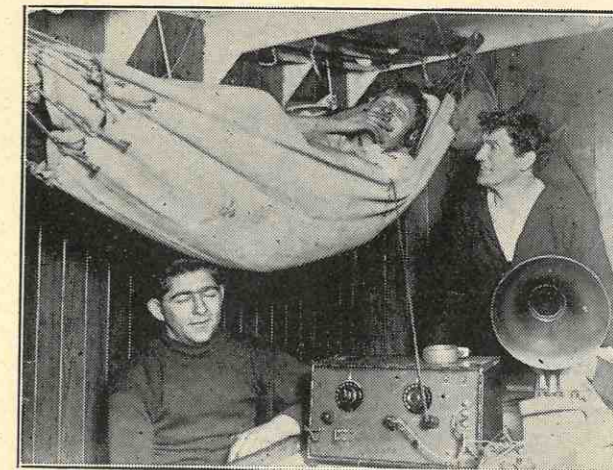
Det er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type, der tilsammen udvikler ca. 3000 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

En Radiokonzert i Køjen.

MAN udnytter mere og mere „det bedste Inventar om Bord i et Fartøj“, som nu er et Fyndord om Radioen blandt mange Søfarende.

Er der ledige Stunder i Havn eller endog paa Søen, selvfølgelig inden for passende Afstand o. s. v., saa sætter man den herlige Underholdning i Gang. Apparats Præstationer er en ligefrem fænomenal Oplevelse i Sømandens ofte triste Tilværelse.



Et muntert Treklover under Koncerten.



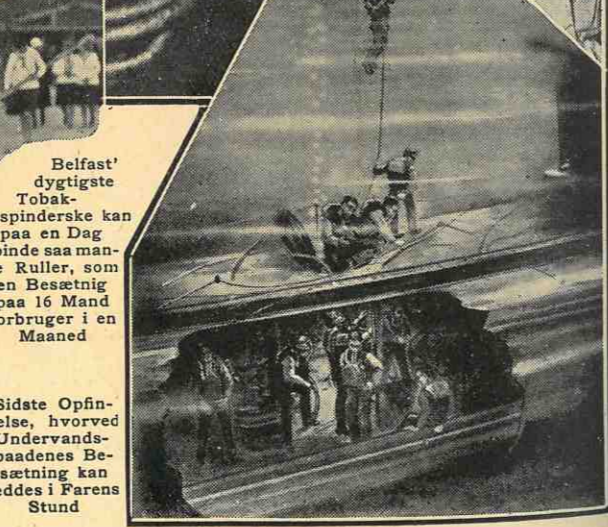
NYT FRA ALLE LANDE



2000 Damer deltog i en Fiskekonkurrence fornødig i New Orleans
I Hamborg hyres nu Vand-Drosker paa Alsteren, ligesom man tager en Bil paa Landjorden



Damernes Roklub lægger ud



Belfast' dygtigste Tobakspinderske kan paa en Dag spinde saa mange Ruller, som en Besætning paa 16 Mand forbruger i en Maaned

Sidste Opfindelse, hvorved Undervandsbaadens Besætning kan reddes i Farens Stund

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890 Vare- **D.D.P.A.** Mærke Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade .i. Kalkbrønderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

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

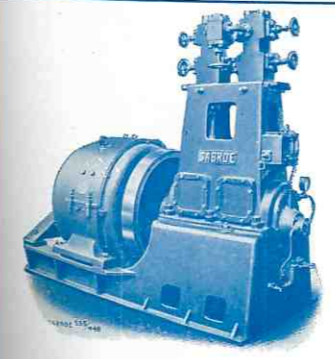
Vikingen indeholder altid interessante, spændende og rigtillustrerede Oplevelser fra Søen.

Dansk mek. Kedelrensings- og Isolationsforretning
KR. DREJER Nyhavn 57 - Telef 5241 L. SABROE
Telef. Ryvang 407 Telef. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85 pCt.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY
Bunkers:
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L



IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.
Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit paa Forlangende
Eneste Specialforretn. i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.
Kelvins Kompasser — Chronometre — Sekstanter — Barometre — Pejlskiver
Spritkompasser — Kikkerters — Dybvandsmaalere — Radio-Pejlapparater (Goniometre).
GRUNDLAGT 1755 AMALIEGADE 30 KØBENHAVN TELEFON C. 1027

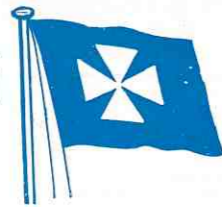


2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT
AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & CO.** AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370
AFDELING I KØBENHAVN:
PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842

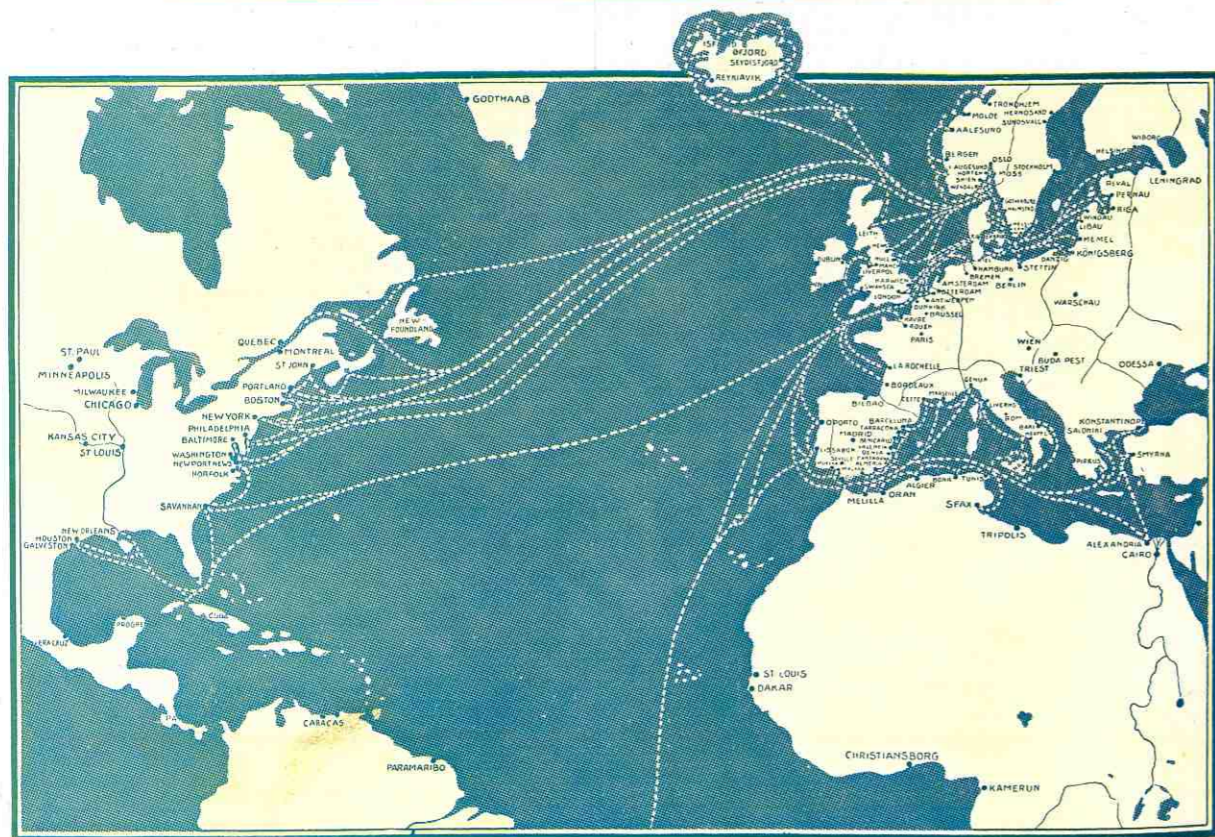




DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

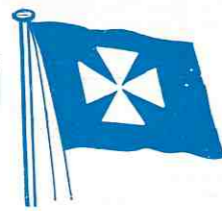
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN

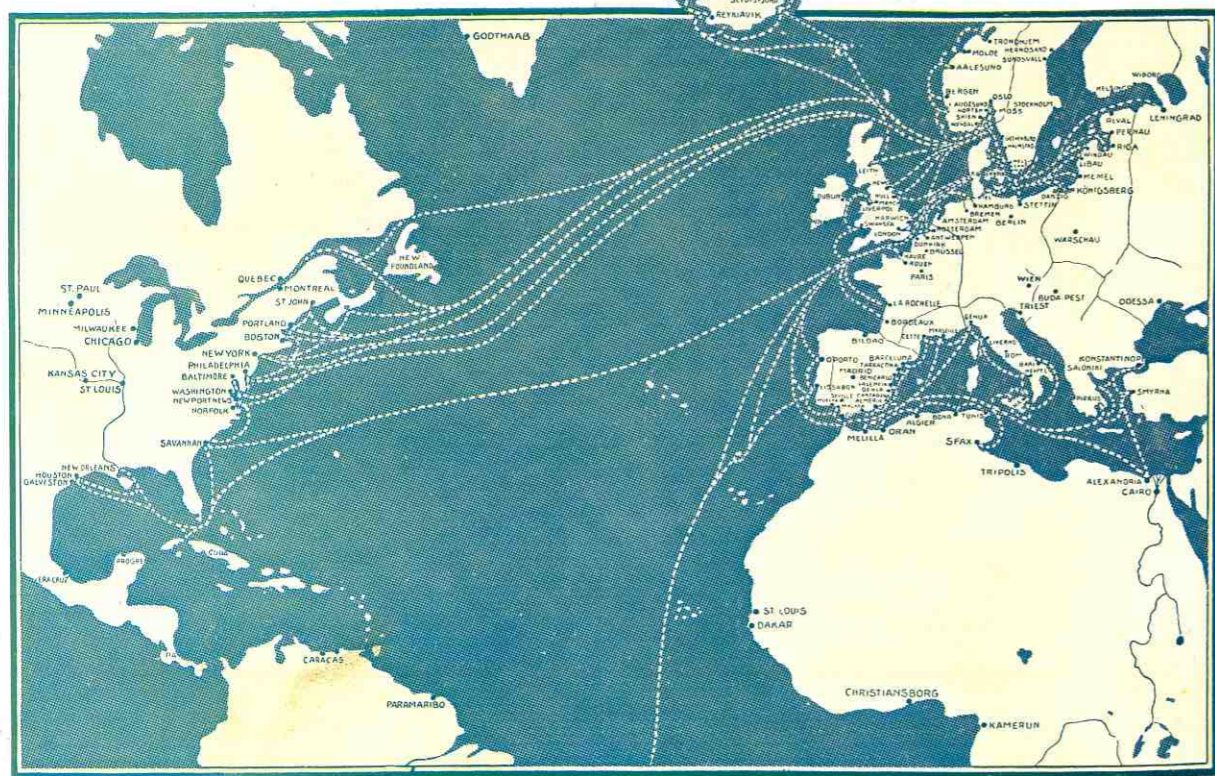
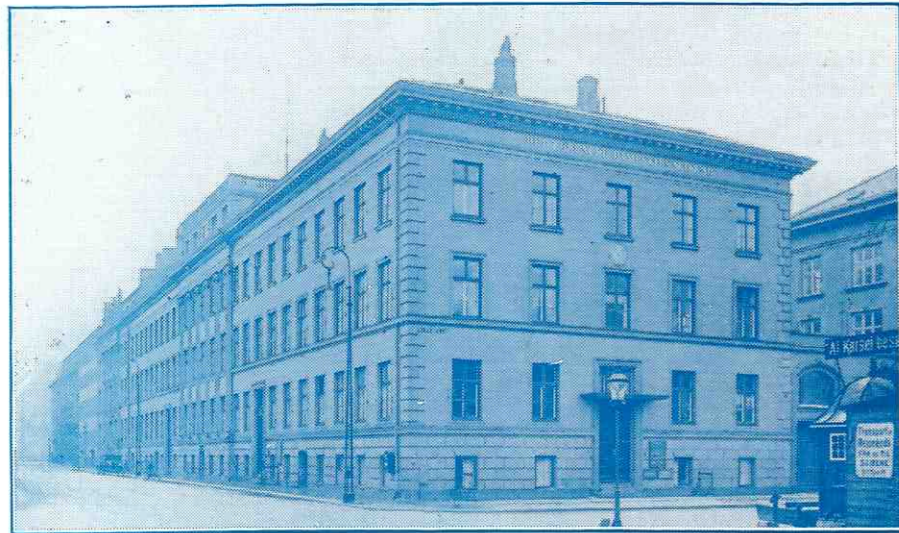




DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

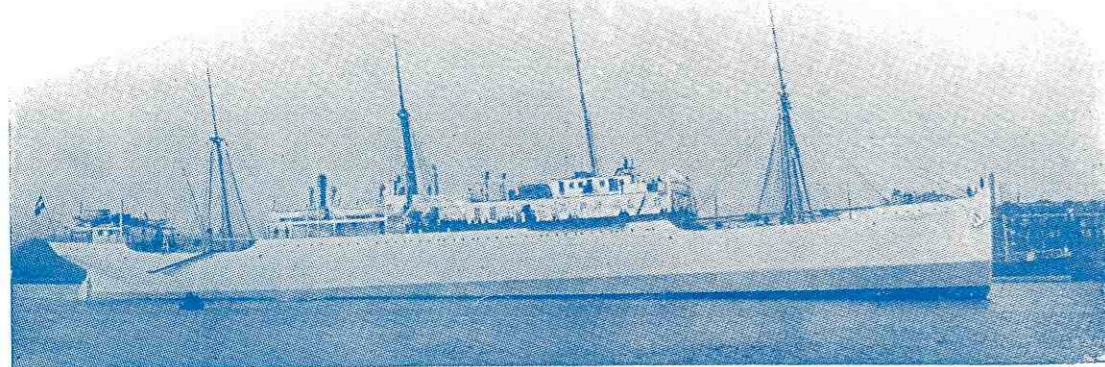
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladiwostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering af Nybygninger

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

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

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 50529 (udenfor Kontortid)
» 50589 (Havaritelf. 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

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

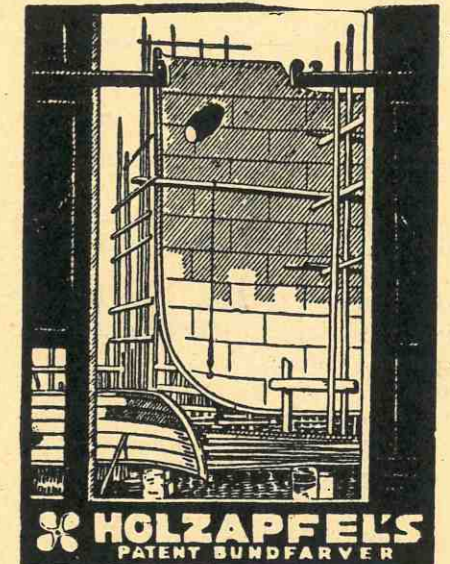
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

Gratis et Fotografi af Skoleskibet København

(18x24 cm.)

faar enhver, der skaffer en Aars-Abonnent paa

»Vikingen«

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime
illustrerede Novellemagasin.

BRUG KUN **HEMPEL'S**

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Til Forside-Illustrationen

Falmouth!

SOM en Skal foruden Kærne, som en Brud med Enkeslør ser man nu dig fra det fjerne — og man mind's hvad du var før.

Med din idle Promenade med Cottager — flot anlagt, er du bleven som Facade foran „Vaskeri“ anbragt.

Naar nu dine Gæster bader udfor Munden af Fall,

og naar de fra Stranden vader til Koncert, Souper and ball — saa tænk over Fortids Minder og kast Ankret i dens Favn, da du Sejlerskaren finder smykke Cornwalls skønne Havn!

Men, de svandt de store Dage med de stolte Svaners Glans — kun dit Navn du har tilbage og et „Badeliv“ som Krans.

Ad. Pederstrup.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh. Telf. Byen 4251.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. 5990.

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus. Telf. 1282.

Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.

Interesseforeningen for Fiskefartøjsere og Redere, Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn. Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Indholdsfortegnelse

Forsidebillede: „Falmouth for Ordre“, med Digt af Ad. Pederstrup.

Skoleskibet „København“. Skildringer af Skibets Historie, Rejser, den sidste Samtale med Skibet m. m. (Illustr.)

En Fisker redder 1000 Menneskers Liv. (Illustr.) Stemninger fra Havet, af Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen. (Illustr.)

„Christian IV og Fribytterprinsessen“, af Ad. Pederstrup med Tegninger af Georg Lütken.

Streif fra Østens maritime Verden. — Kaptajn S. P. Jørgensens glimrende Manøvrering af Kaptajn Carl Larsen. (Illustr.)

Kaperrov paa Færøerne. En Episode fra 1808 af Marinehistorikeren Kay Larsen. Tegninger af Georg Lütken.

Fra det nyrestaurerede Museum for Handel og Søfart paa Kronborg med 8 Illustrationer.

Sømændenes nye Æresmedlemmer med Billeder og Tekst.

Kænrings-Ulykken ved Løkken. (Illustr.) „Alene over Atlanten“, af H. Trolle-Stenstrup. (Ill.)

Vikingskibet „Leif Ericson“ i Philadelphia. (Illustr.) Søslange — Havkal — Sildehaj?

De døde Skibes Ø — Sargassohavets Mysterier (Ill.) Windjammeren „Salernos“ vidunderlige Skipper, den gamle Kaptajn fortæller. — Med Tegninger af Georg Lütken.

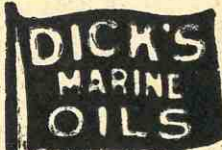
Forfatteren Knud Andersen og „Vikings“ Læsere, Digt af Forfatteren.

I Sejlsportens Tegn (Illustr.) Den engelske Eskadres Besøg. (Illustr.)

Knud Andersens store Atlanterhavs-Eventyr (Illustr.) Grønlandsfareren, Motorgaleasen „Sigrid“. (Illustr.)

Rekordfiske fra Florida. Smaanyt. Jubileer. Dødsfald m. m.

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32. Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION: NY ØSTERGADE 32 * TELEFON 9822

Skoleskibet »København«

DET store Apparat, som „Østasiatisk Kompagni“ har iværksat for at udforske „København“s Skæbne, beskæftiger stadig Sindene og er til stor Trøst for alle de Paarørende af Mandskabet.

Om selve Skibets Historie og dets Jordomrejlinger skriver Søløjtnant K. Dahl fornylig i Berl. Tid. en interessant Kronik, af hvilken vi tillader os at gengive nedenstaaende:

„I Efteraaret 1921 var det nye Skib færdigt. Byggesummen, der dengang blev nævnt, androg et saa betydeligt Beløb, at alle indsaa, at det, selv for et Selskab af Ø. K.s Dimensioner, var en endog meget betydelig Indsats, der her — ganske uegennyttigt — blev gjort.

Efter Skibets Fulddendelse blev det, af dansk Besætning, sejlet til København for at blive udrustet til sin første, lange Rejse — Jordan rundt paa Præsentation.

Her i Byen, som overalt, hvor det senere kom frem i Verden, vakte Skibet overordentlig Opsigt, og i den Tid, det laa herhjemme, blev det, ved Velvilje fra Rederiets Side, muligt for ca. 100,000 Københavnerne at komme ombord og faa et Indblik i det nye Vidunderskib.

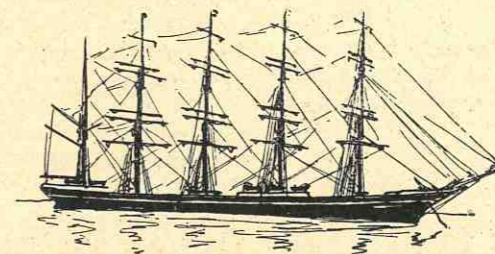
„København“ var paa 3901 Brutto Tons og havde en Lastevne paa omtrent 5000 Tons. Dens Længde var i Skroget 390 Fod, hvortil kom Klyverbommen, der var godt 40. Fod lang. Bredden var smaat 50 Fod og Dybgaende var ca. 26 Fod. Skibet var rigget som Bark, hvilket vil sige, at det førte Raa-sejl paa de 4 af Masterne, medens den femte kun førte Gaffelsejl.

Paa de 4 „square“-riggede Master, Fokkemasten, Stormasten, Middelmasten og Krydsmasten havde den, nævnt fra neden og op efter: Undersejl, Undermersejl, Overmersejl, Underbramsejl, Overbramsejl og Røjl. Af Forsejl førte den 4: Jager, Klyver, Forestængestagejl og Stagfok. Men foruden alle disse Sejl førte den 4 Gange 3 Mellestagesejl mellem Masterne og Mesan og Gaffeltopsejl paa Mesanmasten.

Pragfuldt tog Skibet sig ud med sin skyhøje Rejsning, der hævede sig næsten 200 Fod over Kølen, og med sin, for den almindelige Lægmands Øje, forvirrende Mængde af Rundholter og Tovværk. Skibet var helt igennem bygget af Jern og saavel Master som Ræer var ogsaa af dette Materiale. Ialt regnede man, at Riggen havde en Vægt af ca. 200 Tons, hvortil saa føjede sig Sejlenes Vægt, der androg smaat 25 Tons. Man vil af disse Tal forstaa, at det virkelig var svære Grejer. Undersejlene var saaledes henvend 3000 Kvadratfod pr. Styk, og det samlede Sejlareal var omtrent 50,000 Kvadratfod stort. For med saa stor Lethed som muligt at kunne manøvrere med

Skibet, var der i udstrakt Grad anvendt Spil til Fald og Braser; alle Spillene var haanddrevne.

Set ret for- eller agterfra gjorde Rejsningen et ret smalt Indtryk, og selv om Underræerne ragede 45 Fod ud fra hver Side af Masterne, var dette Indtryk ogsaa rigtigt. Det var Ønsket om at faa et 5-mastet Skib, der her gav sit Præg. Masternes Antal tillod ikke større Raa-Længder, muligvis vilde „Kø-



benhavn“, have præsteret ligesaa meget — om ikke mere — som 4-mastet Fuldskib, idet den heraf følgende bredere Rig vilde have været en Fordel under Slør- eller Platsejlad. Da Skibet var noget luvgerigt, anvendtes Mesanen kun i særligt godt Vejr, hvor man var ganske sikker paa at have godt Styr paa Skibet. Læsejl fandtes ikke.

Helt overladt til Vindens Tilfældigheder havde man dog ikke ønsket at gøre et saa stort Skib, og der var derfor agter indbygget en Hjælpemotor paa 600 HK., der, gennem en 2-Bladet Skrue med drejelige Blade, var i Stand til i stille Vejr og Sø at give Skibet en Fart af 6—6,5 Knob.

Helt agterude i Poopen fandtes Officerernes Lukafer, Styrmandsmesse og Kaptajnens Beboelse samt Salonen og Lazarettet. Under selve Broen i et Dækshus var en Del af Elevbeboelsen og Skolestuen. I et Dækshus længere fremme var ligeledes en stor og rummelig Elevbeboelse, samt Kabys og Sejlkøje, og helt forude, under Bakken, fandtes Arbejdsrum, Store-Rum og lignende.

Skibet var forsynet med Kollisionsskod og havde midtskibs i Lasten indbygget Vandtanke for Ballast, naar det gik tomt, desuden anvendte det ca. 600 Tons Sandballast.

Naar undtages den allerførste Rejse, hvor man havde en Del Matroser med som Besætningens Rygrad, udgjorde Eleverne hele den til Manøvreringen nødvendige Besætning. Det maa je nemlig her erindres at de yngste af Eleverne var 17—18 Aar gamle, og at de normalt blev i Skibet i fire Aar, saaledes at det ældste Hold var gennemtrænede Folk paa et Par og tyve Aar, der kendte Skibet ud og ind. Ialt har i Tidens Løb over 150 unge Mennesker faaet deres Uddannelse helt eller delvis ombord i „København“. Kun i et Tilfælde har man set sig nødsaget til, paa Grund af daarlig Opførsel, at sende et Par bort fra Skibet, men man vil sikkert ogsaa kunne lede længe efter et Skib, hvor unge Mennesker fik en tilsvarende gennemhuman og forstaaende Behandling som Tilfældet var i „København“. De enkelte Rømmingstilfælde, der har været, kan derfor udelukkende tilskrives enten Ungdommens Eventyrlyst eller en Anerkendelse af den Uddannelse, dansk Ungdom fik ombord i dette Skib, idet mange fremmede Forhyringsagenter

eller Skippere tudede Eleverne Ørerne fulde med Løfter om glimrende Hyrer i Sejlskibe, der laa i Havnene og manglede Besætning. Navnlig har dette været Tilfældet i Australien og Amerika, hvor de fleste Skibe mister Folk, fordi det nye Land rummer betydelige Chancer.

„Østasiatisk Kompagni“ ønskede at gøre Skibet til et rigtigt Skoleskib, hvor man, saa vidt Tjenesten tillod det, forenede Teori og Praksis, og der blev derfor paa alle Rejser holdt teoretisk Undervisning, omfattende Dansk, Matematik, Regning og Navigation. Paa et betydeligt Antal af de foretagne Rejser udfyldte yngre Søofficerer denne Plads som „Naval-instructor“.

„København“s første Rejser.

Det var en betydelig Opgave, der forelaa for den Mand, der skulde starte denne nye Organisation fra Bunden. Det Præg og den Tone, han forstod at anslaa, vilde jo være af vidtrækkende Betydning i pædagogisk Henseende, idet det gjaldt om at finde Balancepunktet mellem Blødsødenhed og outreret „mandfolkeagtig“ Haardhed. Hertil kom saa — foruden Fordringerne om absolut praktisk sømandsmæssig Dygtighed — det uafviselige Krav om Evne til paa denne første Præsentationstur, at kunne repræsentere paa en for saavel Kompagniet som Landet fuldt ud værdig Maade. Et i alle Henseender sjældent lykkeligt Valg blev sikkert gjort, da „København“s første Fører blev Orlogskaptajn, Baron Juel-Brockdorff, der nu er Overskibsinspektør i „Østasiatisk Kompagni“.

Den 26. Oktober 1921 lagde Skibet ud paa sin første Rejse Jorden rundt, Vest paa. Efter kortere Besøg paa Tyne'n og i Antwerpen startede man den 18. December mod Panamakanalen. Paa dette Stræk viste det sig, at Skruen havde faaet et Havarier, og ved Dykkerundersøgelse i Colon blev man klar over, at man maatte klare sig med Sejl alene gennem Stillebæltet op til San Francisco, hvor Skibet kunde komme i Dok.

Efter endt Havneophold og Reparation i San Francisco gik Turen videre til Los Angeles, derfra til Honolulu. Efter et kortere Ophold her, fik man paany et ordentligt Stræk til Wladiwostock, hvor Lasten blev losset.

Da der ingen Last var at faa i Wladiwostock, gik man til Dalny og indtog en Last Soyabønner til Europa.

Afgangen fra Dalny fandt Sted den 5. Juni 1922, og efter en ret besværlig Rejse med daarlige Vindforhold, og et kort Besøg paa St. Helena for at indtage Forsyninger, rundede man Skagen for Hjemgaaende den 13. Oktober. Efter at Lasten var losset i Danzig, gik Skibet paany til København. Den første Rejse var færdig. 404 Dage havde Skibet været ude, en Jordomsejling var tilendebragt og smaa 40,000 Sømil gennemsejlet.

Ovennævnte er kun de større Kendsgerninger om Rejsen, men alene de nævnte Pladser kan vel nok faa Ungdommens Øjne til at lyse, selv om der slet intet er nævnt om den Opmærksomhed, som Skibet vakte overalt, hvor det kom frem, først og fremmest selvfølgelig i Skibsfartskredse, der overalt beundrede saavel det pragtfulde Skib, som det Initiativ, dets Bygning og Udrustning bar Vidnesbyrd om, som ogsaa hos alle andre Kredse i de Byer, Skibet anløb, og som gav sig Udslag i en uendelig Tilstrømning af Besøgende.

Efter Ankomsten til København, overtog den tidligere 1. Styrmand Mortensen Skibet og førte det paa dets følgende 4 Rejser, der blandt andet gik til Sydney, Adelaide, Durban og en Del europæiske Havne som London, Bordeaux og Hamborg. En enkelt af Rejserne gik gennem Middelhavet, Suez og det røde Hav til Bangkok. Fra Bangkok gik man tilbage

til Singapore, fik paa ca. 12 Graders Sydbredde fat i Mon-sunen og stod gennem Rødehavet og Middelhavet tilbage til Hamborg. Paa ingen af disse Rejser havde Kaptajn Mortensen, der var kendt som en glimrende Sømand, Lejlighed til rigtig at vise, hvad Skibet kunde præstere, naar det kunde løbe langs paa en Distance af nogle Tusind Kvartmil. Til Gengæld fik Skibet i Januar 1924 under en hastigt opkommende orkanagtig Storm Lejlighed til at vise, hvad det kunde taale. Da man ikke havde naaet at faa bjærget tilstrækkeligt med Sejl, mistede man en betydelig Mængde af disse, ligesom en Redningsbaad blev taget af Søen, men selv haardt belastet med Sejl, som Skibet her var, klarede det sig dog bravt igennem og naaede velbeholdent til Havn.

At Skibet, umiddelbart efter at Kaptajn Mortensen var frattraadt Tjenesten som Fører, fik Lov at komme ned i de store Sejlskibes rigtige Eldorado, de 40 Graders Sydbredde, har sikkert ærgret denne 1. Klases Sømand. Her vilde han have haft Chansen til at faa Skibet til at yde, hvad det virkelig kunde.

Den første Rejse i Vestenvinden, der var Skibets 6. Rejse og havde sit Udgangspunkt i Danzig, var Vinden dog aabenbart ikke saadan, at den tillod at slaa nogen Rekorder eller at præstere mere end en jævnt god Sejlskibsrejse. Turen gik denne Gang til Melbourne, derfra til Java for at indtage Last og saa paany rundt Kap det gode Haab til København.

Paa „de brølende 40“.

Først paa Skibets 7. Rejse, der startedes i September 1926 fra København, fik man Lejlighed til at danne sig et rigtigt Begreb om, hvorledes det artede sig i Forhold til tidligere Skibe af samme Art. Efter en hurtig Rejse Kanalen ud og til Ækvator, mødte man ret smalle Stillebælter, som Motoren i Løbet af faa Dage bragte den igennem, og nede paa „de brølende 40“ fik Skibet en udmærket Sejlads over en Distance paa 6900 Sømil fra den lille Ø „Tristan da Cunha“ i Atlanterhavet til Cape Borda i Australien. Denne Distance blev gennemløbet paa 30 Dage, hvilket giver en Gennemsnitsdistance pr. Dag af 231 Sømil og en Gennemsnits fart af 9,6 Knob paa hele dette Stræk. Skibet var paa denne Rejse paa let Vandlinie i Ballast, og man fik saaledes en god Lejlighed til at konstatere dets Evne til at føre Sejl under disse Forhold. Erfaringen viste, at man maatte regne med, at „København“ meget vel var i Stand til under de fleste Forhold at føre flere af sine Overbramsejl med Vinden tværs, naar den havde en Styrke af ca. 6 Beaufort. I Ballast viste Skibet sig at være fuldkommen tørt i al Slags Vejr, og det viste sig ligeledes at være glimrende under Lænsning, selv om det selvfølgelig i megen Sø under Sejlads „Plat for Vejret“ slingrede voldsomt, idet der jo da kun var en enkelt Top, der trak og samtidig støttede Skibet lidt. Alt det staaende Gods viste sig ligeledes tilstrækkelig svært beregnet og af glimrende Kvalitet.

Rundt Kap Horn.

Efter et længere Ophold i Australien, hvor man blandt andet havde repareret Skrue, afgik Skibet paany den 1. Marts 1927 fra Adelaide og skulde for første Gang i sin Levetid Turen rundt Kap Horn, Sydamerikas berygtede Sydspids. Rejsen begyndte under uheldige Auspicier, idet man, faa Timer efter Afgangen, ramte noget Drivgods i Vandet og havarerede Skruen. Et Par Dage efter indtraf det eneste alvorlige Ulykkestilfælde, der ellers har ramt „København“, idet Skibets 4. Styrmand faldt overbord og druknede.

Rejsen blev saa fortsat for Sejl alene, og efter 42 Dage i Søen passeredes Kap Horn den 11. April med Vind af vold-

som Styrke — en rigtig „Kap Horn Snorker“ med Sne og Byger. Skibet gjorde ved denne Lejlighed 12 Knob for 4 Undermersejle. Lastet tog Skibet selvfølgelig — som alle Skibe — meget Vand over sig, men kun én eneste Gang tog det en forkert Sø op over Poop'en. I haardt Vejr var Vinden ind paa Laaringen det uheldigste Forhold, man kunde have.

Medens Skibet i Ballast har været oppe paa 15 Knob og nogle Timer i Træk har løbet 14, viste det sig, at man med lastet Skib sikkert ikke kunde drive den op over 12. Det største Etmaal, Skibet har at opvise, er 305 Sømil, hvilket er præsteret med ballastet Skib.

Efter at have rundet Hornet havde man jævnt godt Sejladsvejr af skiftende Karakter og naaede Kanalens Vestgrænse efter smaat 110 Dages Forløb, hvilket var en almindelig Rejse for et større Sejlskib uden Motor.

De næste Rejser var Skibet paa Sydamerikas Vestkyst og rundt „Hornet“. Paa Udturen undgik man lige akkurat en af de „Vestindiske Orkaner“ i Atlanterhavet, idet man kom foran om dem; paa Hjemrejsen blev der truffet megen Is Øst for Kap Horn, og Skibet var et Par Døgn helt omgivet af Isfjelde.

Efter Afslutningen af denne Rejse, der endte i Korsør, overtog den tidligere 1. Styrmand H. F. Andersen „København“ som Fører. Hans første Rejse gik fra Korsør til Buenos Aires og Retur til København. Vinden var paa denne Rejse meget ufordelagtig, med svage Passater. Kaptajn Andersens næste Rejse gik fra Nørre Sundby, hvor man havde taget en Last Cement ombord til Buenos Aires, og havde en Varighed af 50 Dage. Herfra er det, at Skibet denne

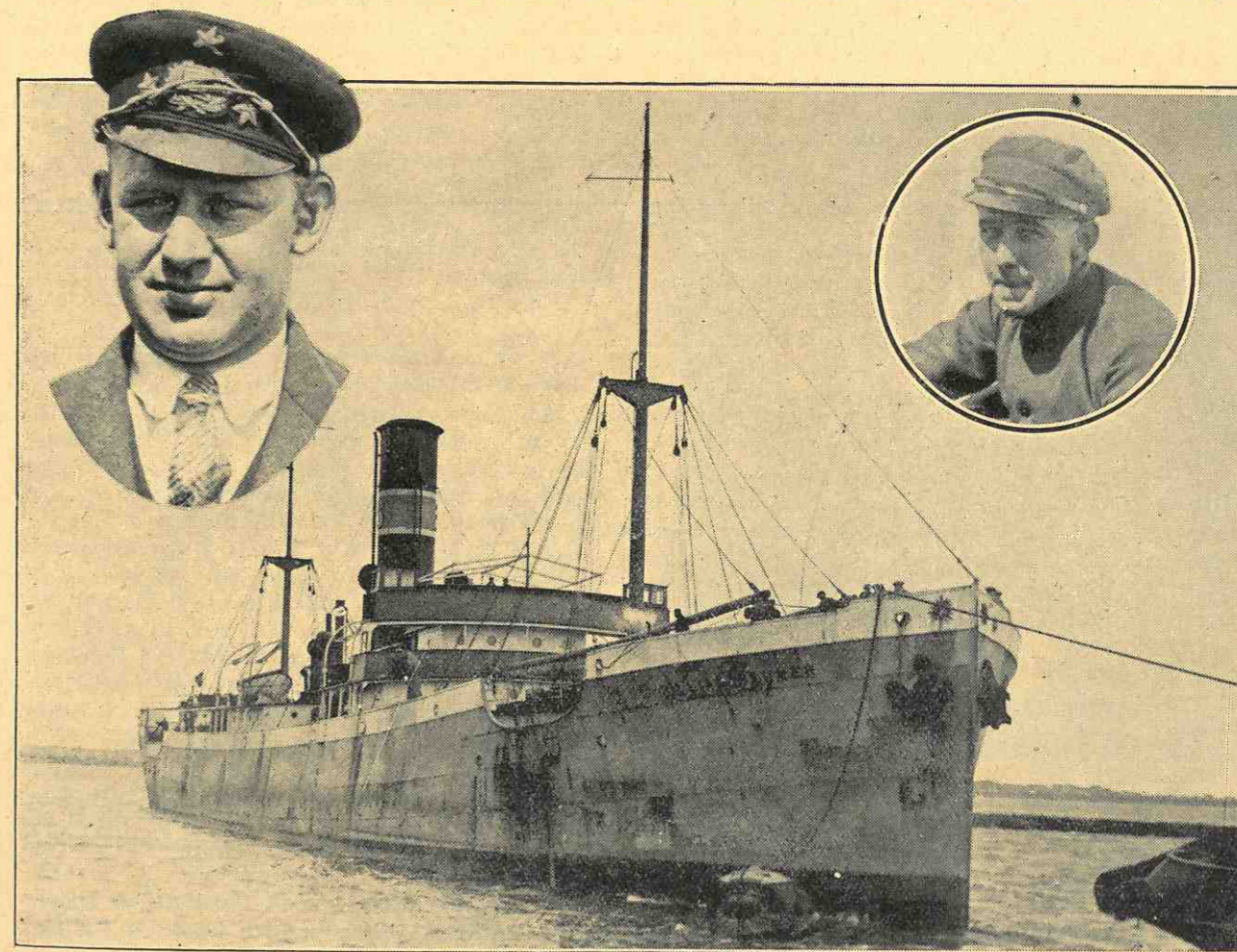
Gang, da man mangler Efterretninger fra det, er startet paa Vej til Australien.

At Skibet har været ude for Uheld, er givet, men man kan sikkert med Bestemthed fastslaa, at det har været Uheld af en saadan Natur, at det ikke staar i Menneskers Magt at afværge dem. Skibet var i sig selv et glimrende Søskib, dets Besætning var veltrænede Folk, og det førtes af en dygtig og pligtopfyldende Officer, der fuldt ud var sig sit Ansvar bevidst.

„København“ maa i Tidens Løb have kostet „Østasiatisk Kompagni“ endog meget betydelige Summer; Drift og Vedligeholdelse androg jo ingenlunde Smaabeløb, og det var ofte meget vanskeligt at skaffe lønnende Fragter, Tiden forlanger nu engang hurtig Ekspedition og Transport. Flere Gange har Skibet jo ogsaa gaaet den halve Verden rundt i Ballast, men alle Udgifter til Trods blev der altid fra Kompagniets Side vist dette Skib særligt Hensyn ved Udvælgelsen af Officerspersonel; Mænd, der ydede glimrende Tjeneste i Kompagniets mere indtægtgivende Ruter, blev trukket bort herfra, netop for i „København“ at kunne holde Standarden saa højt oppe som muligt.

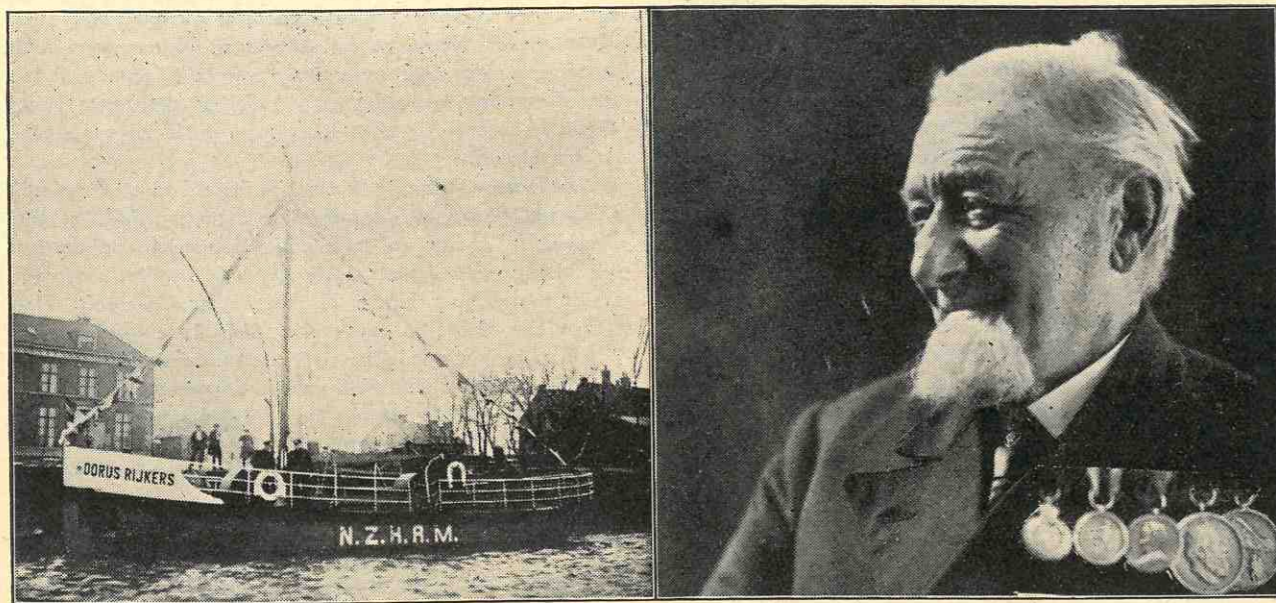
10 Gange Jorden rundt.

I Løbet af de 10 Rejser, „København“ har gjort, har Skibet udsejlet over 235,000 Sømil, eller det samme som 10 Gange Jorden rundt langs Ækvator, uden at det nogen-sinde har lidt Havarier, foraarsaget ved for svag eller udygtig Besætning. At udtale sig om, hvad der nu er hændt Skibet, vil kun blive unyttig Gisning, men enhver, der har



Den norske Damer »William Blumen«. I Ovalen Kaptajn Holfeldt; til højre Radiotelegrafist Karl Krogh

Reddet 1000 Menneskers Liv



Redningsfartøjet opkaldt efter Redningsmanden Dorus Rykers

IBLANDT de mest fortjenstfulde Bedrifter et Menneske kan udøve her i Livet turde vel nok henregnes at frelse andre Mennesker fra Dødens Favntag.

Denne store Indsats for at frelse et Medmenneske, dette *quand même* — jeg gør det, har sikkert i afgørende Øjeblikke staaet prentet som lysende Ledestjerne for *Dorus Rykers*, den jævne, bramfri Sømand fra den lille, hollandske Fiskerby Helder, hver Gang han styrede den skrøbelige Baad ud i Kamp mod Elementerne for at frelse andre.

Og det blev ikke én, men det blev til Tusinde, den gamle Kæmpe udfriede fra Dødens sikre Greb.

Som ung stod han til Søs med de gamle Sejlere, derefter tog Fiskeriets farefulde Gerning ham fangen, men det mest tiltalende i hans Livsgerning blev alligevel hans store Redningsarbejde.

Medaljerne paa hans Bryst bæres ikke forgæves, men den største Glæde beredte man dog den gamle Søbjørn, da man opkaldte et nyt, moderne Redningsfartøj efter ham.

(Skoleskibet »København«)

sejlet i Farvande, hvor Is forekommer, ved, hvor vanskeligt — for ikke at sige umuligt — det er at gardere sig imod denne Fare i et koldt Klima, hvor Taagedannelse ikke finder Sted paa Grund af Isens Nærværelse, navnlig da i mørke, sludfulde Nætter, saaledes som disse findes hele Vejen langs Sydhavets „brølende 40“.

„København“s sidste Samtale.

De sidste, der talte med „København“, var den norske Damper „William Blumer“ af Arendal, idet man fra denne Damper den 21. og 22. December i Fjor havde en traadløs Samtale med „København“ — efter alt foreliggende det sidste, der er hørt fra Skoleskibet.

Føreren, Kaptajn *Holfeldt*, sendte senere, da han erfarede Eftersøgningen efter „København“, „Ø. K.“s Damper „Estonia“s Kaptajn en Radio-Meddelelse af følgende Indhold:

„Grundet Rundrejse Sd. Georgias Vestkyst Amerika, har jeg ikke modtaget eller læst Skandinavisk paa lang Tid, og har saaledes indtil for kort Tid siden været uvidende om, at Skoleskibet „København“ er savnet. Dette Skib (altsaa „William Blumer“) er nu paa Rejse til København via Gøteborg, og ventes at være der den 25. ds., og var det da min Mening at underrette Rederiet om, at vi havde staaet i telegrafisk Forbindelse med det savnede Skib.“

Om selve Samtalerne med Skoleskibet meddeler Kaptajn *Holfeldt* endvidere:

„Den 21. December, da dette Skib var paa S. 33,34 og W. 34,23, fik vi for første Gang Forbindelse med „København“, der ikke var langt væk. Kaptajnen oplyste, at de havde Vindstille og gjorde 5 Mil ved Hjælp af Motoren, og at de var paa Vej fra Buenos Aires til Amkëliila. Han bad os hilse en fælles Bekendt paa S. Georgia, samtidig som han oplyste, at han ingen Israpporter havde. Efter at have ønsket hverandre glædelig Jul sluttede Forbindelsen.

Den 22. December Kl. 22 havde vi igen Forbindelse med „København“, ca. en halv Time. Alt stod vel til ombord. Den havde fair Vind og gjorde 11 Mil uden Maskinhjælp. Samtalen var ellers af mere privat Karakter, saasom begge Skibes Størrelse, Mandskab og højeste opnaelige Fart. Man blev ogsaa enig om at kalde hinanden op næste Dag paa samme Tid, men trods ihærdig Kalden fra dette Skib hørtes intet fra „København“.

Da „København“s Station var opgivet til at række 75 Mil, antog vi, at den havde haft et godt Etmaal og var udenfor Rækkevidde. „William Blumer“ gjorde 10 Mil og kan under gode Omstændigheder række 200 Mil med Traadløsen.

Vi fik ikke Forbindelsen i Stand og har saaledes ikke hørt fra „København“, indtil jeg for et Par Uger siden til min store Beklagelse hørte, at den var savnet.“

Stemninger fra Havet

Af Forfatteren af Digtsamlingen »Frivagt«,
Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen.

Vort Liv er som en Langfart
over Tidens store Hav —
vi gik fra Vuggens trygge Havn
og styrer mod — vor Grav.
Og Viljen til at leve
og Lykkens lyse Drøm
var Kraften, som bar fremad
gennem Havets stride Strøm.

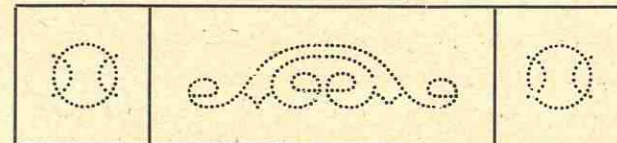
Snart gik det „Fuld Fart fremad“
for en forarsfrisk Passat —
snart tog vi mod en vild Orkan
den drøjeste Dravat.
Snart vi af Himlens Stjerner
tog Sejlkurs og Bestik.
saa vi med oprejst Pande
gennem Nattemulmet gik.

— Men hver en nyfødt Morgen
stirred vi paa samme Vis.
Rundt Skibet Horisonten laa,
skjult af en Taagedis.
Hvad gemmer sig forude
af Lykke, Sorg og Savn?
Maaske i Nat jeg ankrer
i min Rejses sidste Havn.

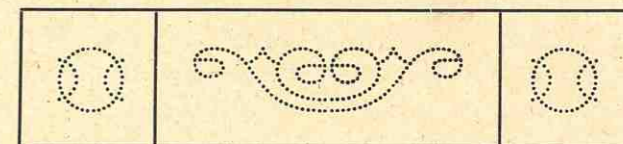
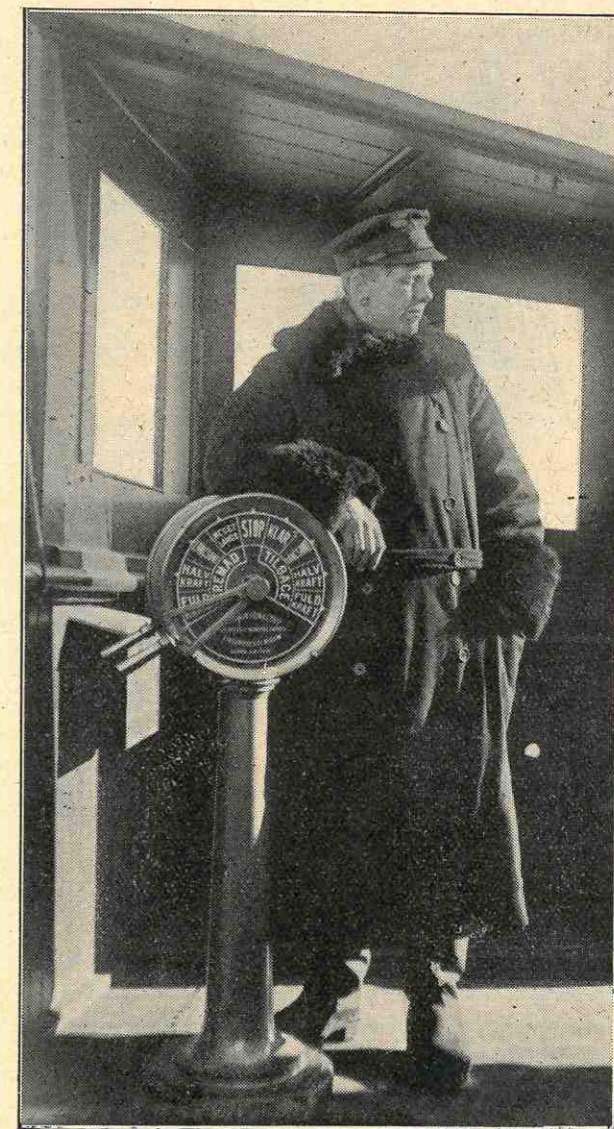
Da løfter jeg mit Hoved
og ser imod Hvælvet op.
Se, Haabets skønne Fanedug,
som blafrer i vor Top!
Maaske min Skude strander
paa Skuffelsernes Skær. —
Nuvel, den skal ej knuses
trods Orkanens vilde Vejr.

Fremad paa Livets Langfart,
frem, trods Mulm og Taagedis!
Kun Krystere gaar bange rundt
og mumler om Forlis.
Thi Viljen til at leve
og Lykkens lyse Drøm
er Kraften, som bær' fremad
gennem Havets stride Strøm!

Aage J. Chr. Pedersen



„Vort Liv er som en Langfart —“



Christian IV og Fribytterprinsessen

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

I Begyndelsen af April 1599 havde Christian IV taget Ophold paa Kronborg.

Efter den kedelige Vintertid havde Længsler efter rigtig frisk Sølufthning animeret den unge Konge til denne Udflugt. For Resten var der en Del Regeringssager, der skulde ordnes deroppe, helst vilde Kongen til Søs, men det maatte han se bort fra, i hvert Fald foreløbig.

Kongemagten, som han tre Aar forinden havde faaet overdraget af Formynderregeringen med Haandfæstning lagde jo nok stort Beslag paa hans personlige Nærværelse her og der; men alligevel forment Majestæten nu at have faaet mere og mere Haand i Han-

ke med alle disse Hindringer, som stadig lagde en Dæmper paa hans Trang til at se sig om i hans vidt-udstrakte Rige.

En tidlig Morgenstund sad Kongen ved et aabentstaaende Vindue og nød Skuet af en Del hollandske Sejlere, der satte Sejl for den gunstige Brise og stod ud fra Havnen.

— Sandelig, jeg maa selv se at faa lidt Sølufth under Vingerne, sang det uafbrudt i hans Tanker, og jo mere han spekulerede over dette Thema, desto mere Anledning mente han at finde til at stikke til Søs paa Langfart ...

Oppe i Nordmarken var der jo alt det Vrøvl med Russernes uberettigede Afstaaelse af Finmarken og Nordlandene til Sverige, som ikke engang havde Evne til at overtage disse Landsdele, der fra ældgammel Tid hørte til Norge. Desuden vrimlede det jo af Fribyttere og fremmede Fiskeskuder, som drev deres Uvæsen deroppe med en Frækhed uden Lige. Han var fuldt ud fortrolig med, at Lensmanden paa Vardöhus ingen Ting betød med de Par Mand, han raadede over paa den Parodi af en Fæstning — langt borte fra Residensstaden.

Nej, Kongen havde Anledning nok, og idag ligesom

følte han, at han trods alt maatte udløse sine Længsler.

Den velgørende Foraarssol kastede netop sine klare Straaler ned over den gamle Havnebrog, som laa opslaaet foran Kongen, da han pludselig med et kraftigt Klask med Haanden slog ned over Nordlands-afsnittet og heftigt udbrød:

— Det maa saa være! Jeg vil derop og det skal ske snart!

Nogle Timer senere var en Stafet paa Vej til Hovedstaden med forseglede Ordre til Admiral Børge Trolle. Kongen befalede en Eskadre paa 8 velbemandede Skibe udlagt paa Strømmen i Løbet af en Dags-tid eller to. Saadan skulde det være!

Børge Trolle, som den lystige og livsglade Sømmand han var, var paa sin Side heller ikke sèn med at



— Ka' vil dogger her —

parere Ordre. Han længtes ogsaa saa inderlig efter at staa til Søs — til og med i Kongens muntre Selskab, at da Ordren var givet, sparede han hverken sig selv eller Mandskabet. Vi faar svindte os, Gutter, for nu skal vi faa det hyggeligt, gentog han uafledelig under sin Inspicering til Folkene for rigtig at faa Hastigheden sat op. Men der kom trods al god Vilje alligevel til at gaa en 14 Dages Tid, før Christian IV ombord i „Victor“, den gamle, prøvede Sejler, som blev Admiralskib, stod ud i Sundet, efterfulgt af „Gideon“ med Børge Trolle og „Josaphat“ med Skotten Durham som Underadmiral —

foruden Raphael, „St. Michael“, „Duen“ og „Papegøjen“. Paa Admiralskibet var

Skibshovedsmand Jens Jürgensen beordret som en særlig Kending af Farvandene nordpaa!

Jürgensen var ogsaa en god Mand at have med paa et saadant Togt. Han havde i Forvejen været med til saa meget oppe under Norges Kyster, han kendte hvert grundbrott og alle de lumske Fald, som var saa farlige for fremmede Søfolk. Og Kongen satte personlig stor Pris paa det Selskab, han havde udvalgt sig, de stod i hvert Fald i højere Gunst hos ham end de daglige Omgivelser, han var saadan mere ceremonielt afhængig af.

Det gik ogsaa rigtig fornøjeligt til paa hele Turen, og der var ikke alene fortræffeligt Samarbejde, men ogsaa ligesom Fest og rig Afveksling af Begivenheder over hele Togtet op langs Norges Kyst.

Og saaledes hændte det, at Kongen og Jürgensen en Morgenstund under Sejladsen stod Side om Side og betragtede Kysten udenskjærs, ej langt fra det nuværende Tromsø, da Jürgensen siger til Kongen:

— Kan Majestæten se det mærkelige ensomme Hus der borte?

— Saare vel, svarede Kongen, der ved Morgen-

solens Lysskær allerede havde fæstet sin Opmærksomhed paa den ensomt beliggende Hytte paa den nærmest liggende Stenmasse.

— Det er Fribytterprinsessens Fyrsted, som forresten mangen Sømmand har takket Himlen og denne Fribytterprinsesse for i den lange Mørketid paa disse Kanter, forklarede Jürgensen.

— Fribytterprinsessen — gentog Kongen. Ej, se, det lader sig høre, hvem er denne Prinsesse, om man tør spørge, og hvorfra har hun nu faaet det Prædikat Prinsesse at nævnes?

— Man fortæller saamænd, at den Kvinde kaldes saa, fordi hun skal være den gamle Olav Trønjes Datter fra Striglerne sønden for Jæderen.

— Den ilde-



— Hvad siger denne Kvinde? spurgte Kongen.

rygtede Fribytter, som man berettede paa Bergens Torv, mindes jeg.

— Nej, saa vidt kom det nu i Virkeligheden ikke til, man fik ham ganske vist hægtet; men han undslap alligevel ved Datterens List og Snille. Senere endrede han sammen med Datteren og nogle faa Mænd en Holstener, tvang Folkene i Land og sejlede nordpaa i Nattens Mulm og Mørke. Nogle Maaneder senere spurgte man flere Gange største Nyt om Olav Trønje, der i Mellemtiden havde hærget Kysten under Navnet Fribytterkongen. Det gik et Stykke Tid, men saa forliste Skibet her ved Kysten, og den eneste, der drev i Land, var Datteren. Hun satte sig fast her, og



for at vejlede Faderen og de andre fra Skuden, saafremt de endnu var i Live, opførte hun ganske alene af Vragstumper og lignende Ragelse fra Forliset et Fyrsted til Mærkning for dem derude. Man fortæller videre, at denne Kvinde for sine Smykker og ilanddrevne Sager af den kostbare Last gennem Aar stadig har kunnet tiltuske sig det nødtørftige Underhold og Brændsel til Fyret. Saadan forholder det sig efter troværdige Folks Udsagn.

Efter at den gode Jürgensen endnu et Stykke Tid havde fortalt Kongen forskellige Enkeltheder angaaende Olav Trønjes Røverier og Udplyndringstogter før i Tiden og Datterens gavnlige Virksomhed nu for Tiden, befalede Kongen, at man skulde kaste Ankeret og sætte ham i Land, da han personlig vilde lære denne Fribytterprinsesse at kende, som Kongen efter Jürgensens Beskrivelse og Omdømme straks havde fattet en vis Interesse for.

Christian IV rejste som bekendt paa dette Togt „incognito“, vel nærmest paa Grund af Sparsommelighedshensyn, bl. a. paa det kostbare Salutkrudt, og vel ogsaa fordi Kongen ønskede sig fritaget for de norske Myndigheders store Postyr i Anledning af et kongeligt Besøg o. s. v. Nok er det, „*Captain Christian Frederiksen*“, som Kongens *nom de guerre* var, steg sammen med Jürgensen og et Par Hofmænd ukendte i Land paa det øde Skjær og begav sig hen til Huset.

Formodentlig har Synet af det prægtige Skib og den uventede Opankring paa dette Sted med efterfølgende Landsætning vakt Fribytterprinsessens største Nysgerrighed, thi ved Ankomsten fandt Kongen og hans Mænd hende staaende uden for Døren ligesom i Forsvarsstilling med Dolke og Pistoler i Bæltet og en skarpsleben Sabel i Haanden.

Paa sit udprægede Striglermaal raabte hun det fornemme Selskab an:

— Ka' vil dogger her? Ka' er dere for nokke?

Ved Synet af den vildt udseende, mørkladne Kvinde og i den Position hun indtog over for selve naadigen Majestæts høje Person, standsede de Fremmede brat. Selv Kongen, der gik et Skridt foran de andre, stoppede ogsaa op, medens en Hofmand uvilkaarligt trak sit Værge, idet han vilde træde frem imod Kvinden, hvis hun blev altfor krigersk.

En lille, pinlig Pause indtraadte, før Kongen henvendte til Jürgensen udbrød:

— Hvad siger denne Kvinde.

— Hun spørger blot, hvad vi vil her, hvorfor vi kommer, naadige Konge.

Fribytterprinsessen, som spændt havde fulgt de Fremmedes Adfærd og derfor nøje havde hørt Jürgensens Svar, traadte dristigt et Skridt frem, og idet hendes kulsorte Øjne ligesom skød Lyn, raabte hun paa let forstaaeligt vestlandsk:

— Hvo vover at kalde sig Konge her?

— Saa sandt jeg lever, gør jeg det, sagde Christian IV og fæstede sit skarpe Blik paa hende, medens han med sin venstre Haand bød sine Ledsagere holde sig tilbage. Derpaa fortsatte Kongen ganske roligt:

Men vær du blot uden Frygt, du sælsomme Kvinde, vi kommer kun som Venner for at bivaane dig vor Bevaagenhed. Vi skal ikke træde over din Tærskel med Svig i Sind, stol trygt paa mit Ord og sæt kun dit Vaaben fra dig.

Den venlige Tiltale, som kom fra en saa fornemt udseende Mand, og som klang for hendes Øren som en myndig Røsts Befaling, forfejlede heller ikke sin Virkning. Efter endnu en Gang at have betragtet Selskabet skarpt satte hun Sablen ind bag den aabne Dør, stillede sig foran denne og med mere dæmpet Tonefald udtalte hun:

— Man kalder dig Konge, hvorfra og hvorhen? Paa disse Kanter vovede kun én Konge sig — Olav Trønje, hvis I har hørt ham omtale, saa vid, at I staar foran hans Datter. Vel lægger I Eders Skib paa *hans* Ankerplads, men ham bringer I ikke nyt fra. Lad mig derfor i Fred for Eders Besøg her.

— Venter du da endnu at spørge Nyt fra din Fader, mit Barn, gav Kongen til Svar.

— Havet tog, men Havet giver altid tilbage! Endnu er Olav Trønjes Lig ikke drevet i Land langs den hele Kyst, og hvem borger for, at han er omkommen? I samfulde otte Aar har jeg ventet, og mit Fyrsted har stadig brændt Nætter og Dage for at retlede ham og samtidig værge andre for det farlige Skær. Dog, nu slipper mine Reserver op, men før hver Trevl af denne Hytte er opbrændt, skal dette Fyrsted ikke slukes. Hvis I er Konge, som Jer Mænd kalder Jer, saa udøv en kongelig Gerning ved at overlade mig Brændsel og Mad til endnu en Vinter, saa vil jeg og mange Søfolk velsigne Eder derfor; men er I ikke den, som er en Krone værdig, saa lad mig i Fred og drag bort som Venner, at jeg ikke skal forbande Jert Besøg!

Et Par af Ledsagerne var helt spændte paa, hvordan deres Konge vilde besvare den Salut; men hvis de havde ventet et Vredesudbrud, tog de ganske fejl.

Disse Ord fra denne besynderlige Kvindes Mund, udtalte som de blev med en Djærvhed og en Bestemthed, som ikke var til at tage fejl af, og som aldrig før havde klinget i Kongens Øren — hverken fra en Mand eller Kvinde, bevirkede først, at en lille Pause indtraadte.

Christian IV maatte tænke lidt og overveje Situationen. Hans Blik faldt fra Fribytterprinsessen til det højst primitive Skur, som hun alene havde stablet op mellem nøgne Sten. Af Vragstumper og tilfældigt ilanddrevet Inventar og Ragelse fra Skibet var Fyret dog saapas solidt og stærkt tømret sammen, at det



havde holdt Stand mod alskens Uvejr, samtidig med, at hun med Kløgt og Snille havde formaaet at skærme et Fyr højt nok anbragt til at kunne ses i en ikke saa ringe Distance ude fra Havet. Og saa selve Mennesket, der havde plaseret sig i denne Udørken Aar efter Aar, Vinter efter Vaar, blot for at afvente at Havet ved et tilfældigt Lune skulde give hendes Fader eller nogle af de andre Fribyttere enten levende eller døde tilbage til Kysten. Og endelig, at hun for at opofre sig for andre, havde blottet sig for alle Midler til overhovedet at opretholde Livet en Vinter over, maatte nødvendigvis gøre et gunstigt Indtryk paa Kongens forstaaelige Sindelag for al Folkets Ve og Velbefindende.

Og da endelig Svaret kom, blev det ogsaa Kong Christian værdigt.

— Mit Barn, sagde han og strakte sin Haand frem for at tilkendegive, at Omgivelserne maatte forstaa, at der skulde følge Handling efter Ord. — Dit Ønske skal blive opfyldt, maaske lidt anderledes end du har tænkt dig det. Paa dette Skjær skal blive rejst et Varselsmærke inden Vinterens Komme. I Fremtiden skal herfra lyses for alle Søfarende paa disse Kanter. Du selv skal, saa længe du ønsker det, faa Lov til at passe Fyret, saaledes at din Gerning skal blive belønnet paa en anstændig Maade. Skulde du have til Hensigt at forlade Stedet, da giver vi dig Paalæg om at indbetale dette til Lensmanden paa Vardøhus, som vil blive underrettet derom.

Henvendt til Jürgensen, der lige saa vel som de andre Ledsagere højst forundrede havde bivaanet denne ejendommelige Scene, befalede Kongen: „Drag tilbage til Skibet, hent Klæder, Proviant og Vin og lader mig være alene, medens dette sker.“

Den lille Skare forlod i Tavshed Kongen, som med dristige Skridt traadte frem til Fribytterprinsessen, som af Overraskelse og Glæde næsten stod som fastnaglet til Stedet.

Først efter at Kongen havde klappet hendes Kind og smilet venligt til hende, gik det op for hende, at det ingen Drøm var, men at det aldeles besynderlige var sket, selve Landets Konge stod for hende og havde lovet hende hendes højeste Ønske opfyldt. Ja, endog betydelig mere end det. Aldrig havde hun tænkt sig noget saa forunderligt, og inspireret af alt dette bad hun Kongen om ikke hans Naade kunde udstrækkes til ogsaa at tilgive Faderen, hvis han virkelig skulde komme levende tilbage.

Af Kongens venlige Smil forstod hun, at ogsaa dette kunde hun gøre sig Haab om.

Fribytterprinsessen kastede sig lynsnart paa Knæ og udbrød glædestraalende:

„Velsignet være du, Konge, og dit Minde for Tid og Evighed.“

„Rejs dig, mit Barn,“ bød Kongen, idet han greb hendes Haand og trykkede den hjerteligt.

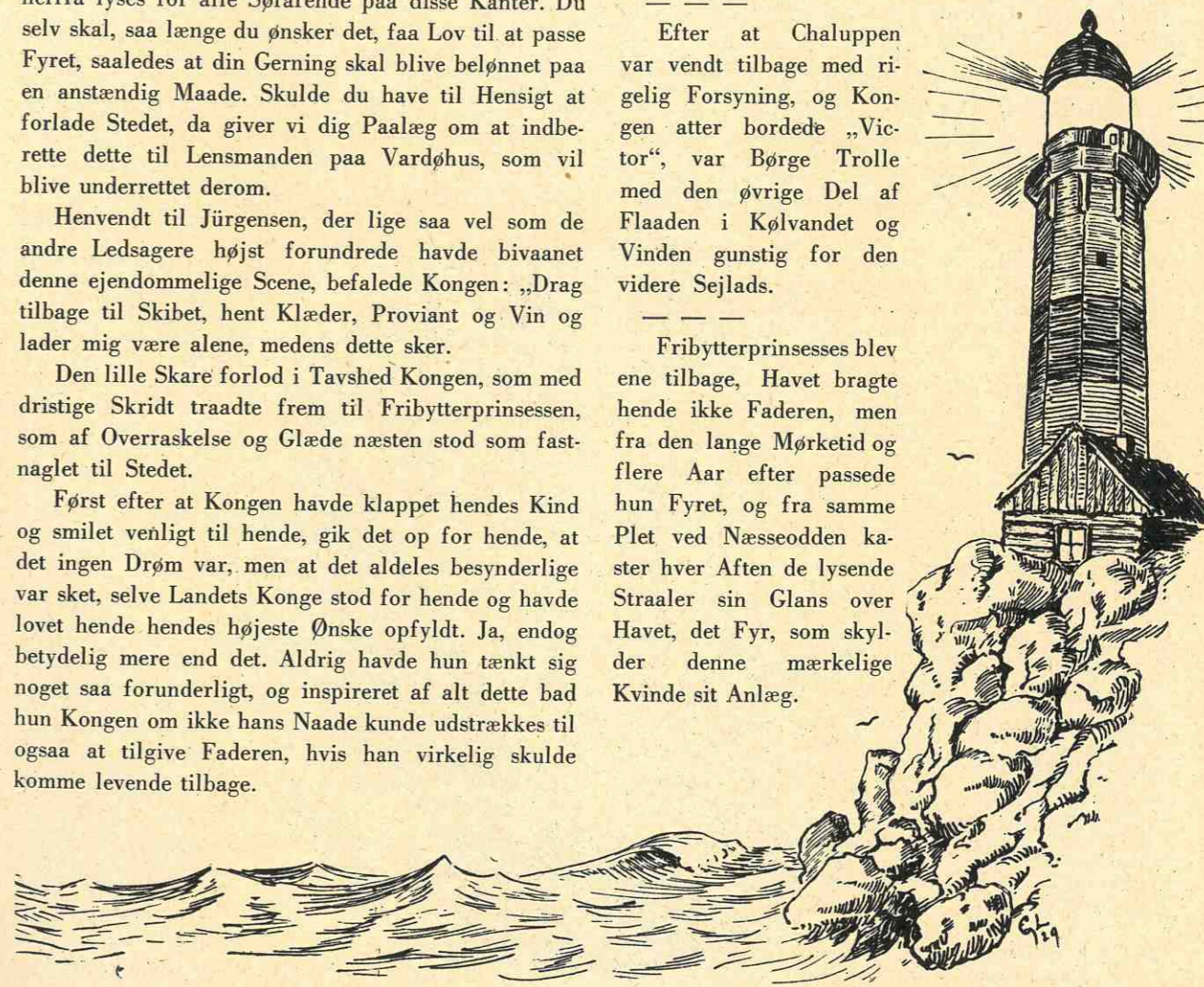
En kort Stund stod de tavse ved hinandens Side og skuede ud over Havet, hvorfra en forfriskende Paalandsvind strøg ind over det øde Skjær, som Solens Straaler ligefrem forvandlede til et farverigt Stemningsbillede i den herlige Morgenstund.

Kongen forstod saare vel, at trods gentagne Opfordringer til Fribytterprinsessen, at denne ikke vilde drage med ham sydpaa.

Henholdende sig til Kongens Løfte bad hun blot om at forblive, hvor hun var — hun vilde stadig vente paa, at Havet vilde give hende Faderen tilbage. Og nu, forklarede hun, da I, Herre Konge, har begunstiget mig saa overstrømmende vel, skal intet formaa at rukke mig fra min Beslutning.

Efter at Chaluppen var vendt tilbage med rigelig Forsyning, og Kongen atter bordede „Victor“, var Børge Trolle med den øvrige Del af Flaaden i Kølvandet og Vinden gunstig for den videre Sejlads.

Fribytterprinsessens blev ene tilbage, Havet bragte hende ikke Faderen, men fra den lange Mørketid og flere Aar efter passede hun Fyret, og fra samme Plet ved Næsseodden kaster hver Aften de lysende Straaler sin Glans over Havet, det Fyr, som skylder denne mærkelige Kvinde sit Anlæg.



Streif fra Østens maritime Verden

Kaptajn S. P. Jørgensen's glimrende Manøvrering i en kritisk Situation



TANKERNE dvæler nu og da paa Landsmænd i Udlandet, hvis Virke ofte foranlediger den udenlandske Presse til rosende Omtaler, medens man her hjemme som Regel med og mod Vilje henfalder til det lidet tiltalende, gamle Ord: „Ude af Øje, ude af Sind“, som i hvert Fald „Vikingen“, naar det gælder Søens Mænd, aldeles banlyser.

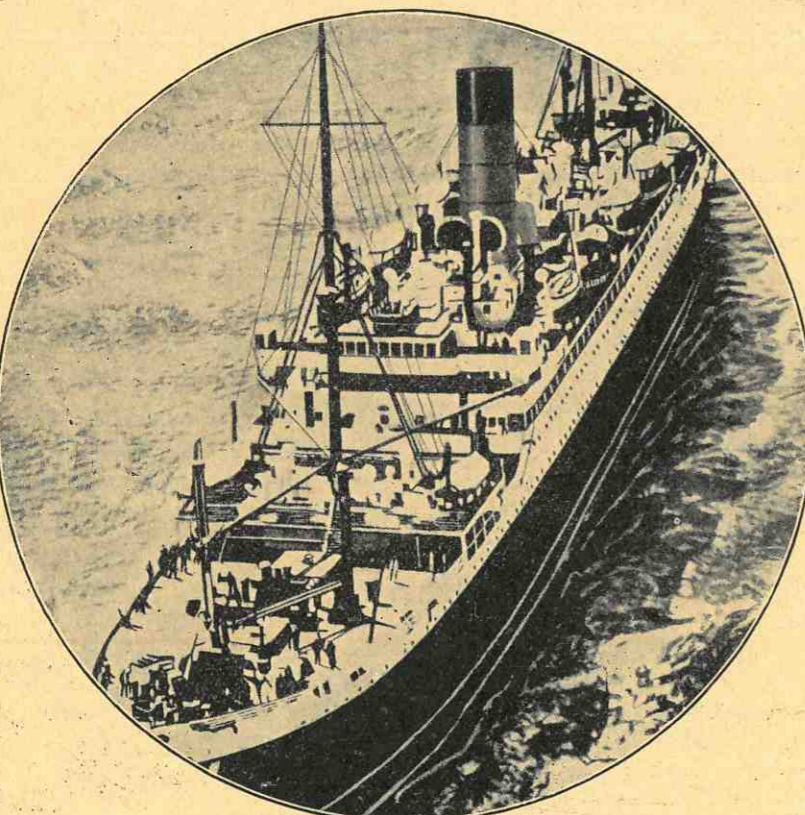
Red.

Shanghai-Floden var forleden Skuepladsen for et maritimt Uheld, som — takket være den danske Kaptajn S. P. Jørgensen — heldigvis ikke fik de Følger, som efter mange søkyndige Tilskueres Mening var uundgaaelig.

Cunard Liniens — 22,000 Brutto Tons — store Damper „Franconia“ — det største Skib som Shanghai's Havneautoriteter endnu har tilladt at befare den snævre Whangpoo-Flod — skulde efter et kort Turistbesøg atter afsejle.

Paa Grund af dette store Skibs Dybgaende, var det bestemt til at afgaa paa Slutningen af Ebbetid, saaledes at det kunde flyde over de grundede „Fairy Flats“, Yangtze-Deltaet, paa samme Dags Højvande.

4 Slæbedampere var klar til at slæbe „Franconia“ ud fra Kajen, og da alt var klart, gav Kaptajn Jørgensen — som skulde lødse „Franconia“ ud til Søs — Ordre til at lade gaa Fortøjningerne, og da Slæbedamperne begyndte at slæbe, blev uheldigvis det store Skibs Bov stikkende i en ukendt Mudderbanke langs med Kajen, medens det endnu udløbende Tidevand bragte „Franconia“'s Agterskib til at skære ud tværs paa Floden, og trods de 4 Slæbedampere tog



Et Vy fra Luften

Tidevandet Magten, og det store Skib begyndte at drive ned ad den snævre Flod, i hvis Midte Masser af Skibe laa fortøjede i Bøjer; men takket være Kaptajn Jørgensen's koldblodige Manøvrering med Skibets Maskiner drev den klar af den italienske Krydser „Libia“, som laa fortøjet i Bøjer for og agter, men uheldigvis fiskede „Franconia“'s Balanceror „Libia“'s Agterbøjekætting, og da den japanske Damper „Shunteen Maru“'s Bov var fortøjet i samme Bøje, var en Kollision uundgaaelig. Den japanske Damper fik en Del Skade, og samtidig sprængtes Bøjekættingerne og blev indfiltret i „Franconia“'s Ror, og den 5 Tons tunge Bøje dykkede under det japanske Skibs Bagbord-Side, hvor den i Farten kapsejdede en Lægter med det Resultat, at 4 Mand druknede. Imidlertid var det blevet slækt Vande, og 6 Slæbedampere fik „Franconia“ fortøjet i Bøjer, hvorefter Dykkere fik travlt med at klare dets Ror for de svære Bøjekættinger.

„Shipping men“ interviewet af „North China Daily News“ Referenter udtaler, at det Arbejde, som Kaptajn Jørgensen udførte ved at frigøre denne store Liner fra sin farlige Stilling, maa kaldes mirakuløs, og videre skriver dette Blad:

— „Den Scene, som udspejlede ved „Franconia“'s

Uheld, er næsten ubeskrivelig. — Shanghai Tug & Lighter Co.'s tugs „St. Dominic“ og „Sampson“ havde fat i dette store Skibs Bov. Trosser var gjort fast til adskillige Bøjer, Slæbedamperne „Victoria“ og „Saucy“ opererede agter — Havnemesteren med sine Assistentter var om Bord — Turister i Hundredevis hang over Rælingen — Flodpolitiet var nærværende, og andre Slæbedampere vimsede rundt om det store Skib — og midt i dette Marine-

billede stod Kaptajn Jørgensen, paa den mest koldblodige Maade givende sine Ordre, snart til én Slæbedamper og snart til en anden.“

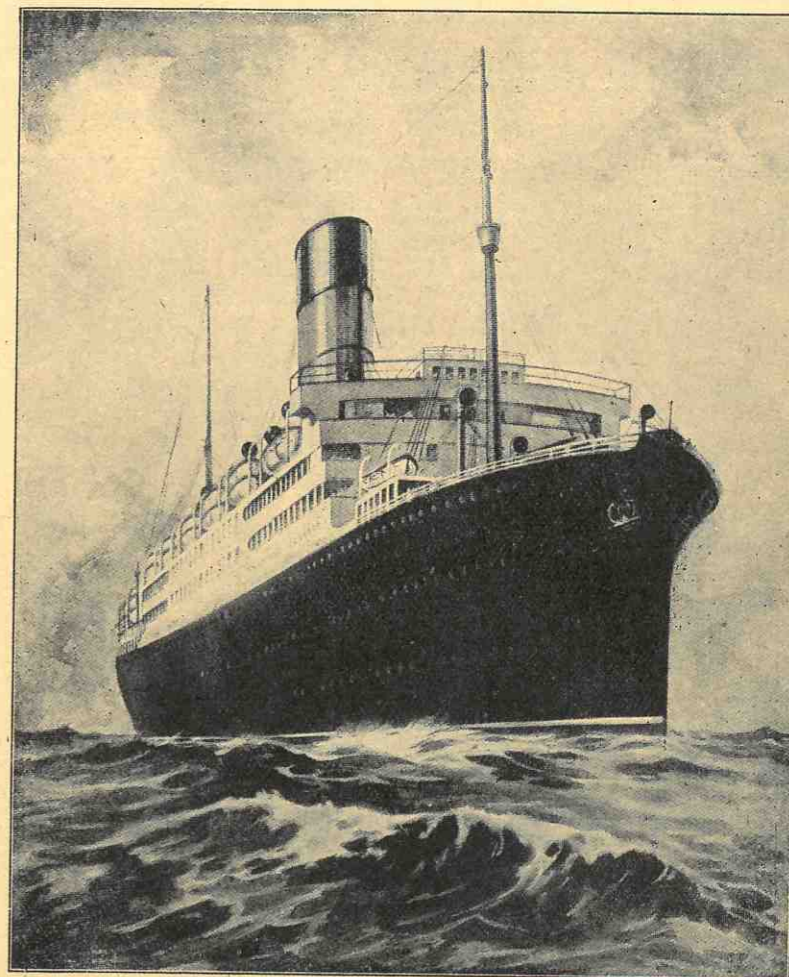
Kaptajn Jørgensen, som er født i Skipper- og Lodsbyen Dragør, har nu været bosiddende i det fjerne Østen i ca. 30 Aar. — Et Forlis førte ham til hint fjærne Land.

Som ung forlod han Danmark som 1. Styrmand med en dansk Bark, som senere forliste paa Sydhavsøerne, og Skæbnen førte ham derfra til Shanghai, hvor han gik i Kystfart som Styrmand og senere som Kaptajn og indtraadte for ca. 20 Aar siden i Shanghai Licensed Pilot's Association.

Foruden er Kaptajn Jørgensen Præsident for „The Merchant Service Club“ og dertil en skattet Marine-maler.

Ud over i ovennævnte Blad er Bedriften beskrevet af mange udenlandske Aviser, ligesom saavel Havneautoriteter som mange Søfolk lagde Mærke til den glimrende Manøvrering ude i Østen. Mange af Passagererne har ogsaa i Breve til Slægt og Paarørende beskrevet Kaptajn Jørgensen's Adfærd i særdeles rosende Vendinger.

Den eneste, der ikke regnede dette for noget nævneværdigt og ej heller nogen Omtale værd var selysagt Kaptajn Jørgensen — det er forresten noget enhver kan slutte sig til, som kender vor stoute Landsmand — men ikke desto mindre finder vi det nu aldeles paa sin Plads, at saadanne Begivenheder offentliggøres, især for „Vikingen“'s Læsere,



„Franconia“

der saa fuldtud er fortrolig med Sølivets Foreteelser og derfor har stor Interesse i at blive bekendtgjort med disse.

Bau Larsen

ET kendt Medlem indenfor Maskinmestrenes Rækker, Maskinmester J. F. Køhler, kunde den 30. Juni fejre sit 40 Aars Jubilæum som Maskinmester. I ca. 8 Aar ialt sejelede han som Undermester i D. F. D. S., indtil han blev ansat i Firmaet Jacob Holm & Sønner, hvor han i Oktober 1922 holdt 25 Aars Jubilæum. Mester Køhler har altid været et foreningsinteresseret Medlem og har jo i mange Aar saavel i Foreningens Bestyrelse som i Egenskab af Formand for Havariforsikringen udført et uegennyttigt Arbejde for sine Kolleger. Man kan deraf slutte, at der ikke spares paa



Hyldest til den gode gamle Kending fra mange Kredse, saavel herhjemme fra som ude omkring fra, hvor Mester Køhler er skattet og agtet som et brillant Menneske.

SOM 24-aarig ung Mand mønstrede Amandus Møller, f. T. I. Maskinmester i Middelhavet, ud med S/S Kronborg som Maskinassistent, saaledes at Møller den 20. i forrige Maaned kunde fejre 40 Aarsdagen for sin Indtræden i den danske Maskinmesterstand.

I det lange Spand af Tid, som siden er forløbet, er Mester Møller blevet en Mand, som de, der har lært ham at kende — og det er mange — er kommet til at sætte Pris paa.

Mester Møller er heller ikke gaaet af Vejen for at yde en Haandsrækning til den, der maatte prøve Modgang, og nu ved Jubilæet var det et meget smukt Træk af ham, at han skænkede 200 Kroner til Maskinmestrenes Forenings Understøttelsesfond.



KAPERROV PAA FÆRØERNE

En Episode fra 1808 af Kay Larsen

Eftertryk forbydes

DA Engelskmanden i 1807 faldt over Danmark og røvede vort Lands stolte Flaade, tog Danskerne Kampen op med sine Kanonbaade, Strandbatterier og — sine Kapere.

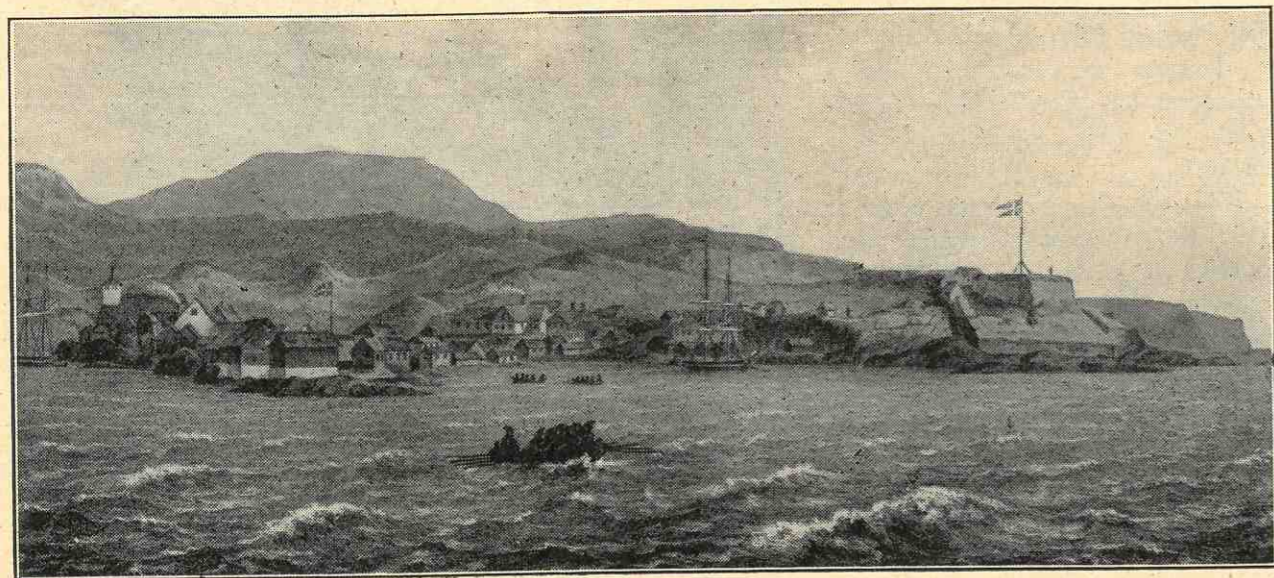
Ude til Søs var den engelske Magt eneraadende, og de danske Bilande og Kolonier blev afskaarne fra Moderlandet.

Det er kendt nok, hvorledes Jürgen Jürgensen under disse særegne Forhold blev „Konge“ af Island. Mindre kendt er det, at ogsaa Færøerne fik Krigsforholdene at føle paa en ret mærkelig Maade.

Et Forsvar af Øerne mod en større, væbnet Magt var ude-

efter afmarscherede Detachmentet, der blev indskibet paany, — og saa afsejlede „Clio“, uden at Thorshavns Indbyggere havde lidt nogen som helst Fortræd.

Der faldt Fred over Thorshavn, — over Strømø og alle de andre Klippeøer. Uge efter Uge hengik, og Befolkningen tænkte nu efter den overstandne „Krigsbegivenhed“ blot paa at finde sig til Rette paa bedste Maade med den ringe Forsyning, som var tilbage af Kaffe, The, Korn, Spiritus og andre Goder, som nu næppe længer kunde ventes tilført med Hjem-



Skansen ved Thorshavn — Efter en gammel Tegning

lukket. Kun ved Thorshavn var der en „Fortifikation“, og det var ikke stort bevendt med den. Fortet kaldtes da ogsaa blot Skansen, men bestod af en Firkant af temmelig lave Skanser, belagt med nogle ikke særlig effektive Kanoner og omgivende Rum for Soldaterne, Chefen — og Krudtet.

Staten — og Øerne selv — var ikke vel faren med „Soldaterne“. De var Færinger uden synderlig militær Uddannelse, og kun Konstablen var dansk og — Fagmand. En Snes Orlogsgaster kunde i de Tider med Lethed overvinde den Modstand, der kunde ydes.

Længe, ja et halvt Aar, fik Øerne Lov til at leve deres eget Liv, men en skønne Dag var ogsaa paa Færøerne Freden forbi. En Kutterbrig stod ind paa Thorshavn Rhed, og det var let at se, at det var en Orlogsmænd. Kanonportene var aabne. Kamp vilde være urimelig. Mange af de fredelige Thorshavnboere gik til Fjælds — og mellem dem de fleste af „Skansen“s Folk.

Autoriteterne var vel tilfreds dermed. Dræbning kunde intet gavne, kun skade.

Det kom saa dertil, at Kutterbriggen „Clio“ straks (d. 15. Maj 1808) landsatte en anselig, velbevæbnet Styrke, der under Beskyttelse af Orlogsmændens Kanoner marscherede op til Skansen. Den blev forladt af de faa tilbageblevne Folk, og Engelskmændene gav sig til at demolere Kanonerne. Straks

landets Skibe. Kort før „Clio“s Besøg havde Thorshavn iøvrigt modtaget Forsyninger og faaet Færøgods afsted med en Fanøskude.

Da kom d. 6. Juli 1808 igen et skæbnsvangert Skib ind paa Thorshavns Rhed, 2. Pinsedags Aften. Man haabede i Land, at det var en redelig Orlogsmænd, der blot skulde have Forsyninger, endda rimeligvis for rede og velkomne Penge, men Skibet viste sig at være en engelsk Kaper. Den hed „Salamine“, og den ejedes af Baron Hompesch, som havde tjent sig op til en høj Post, men som nu havde udrustet Kaperen for at „tjene“ bedre paa egen Haand. Han var selv gaaet med Kaperen, der var flottere udrustet og bedre besat end „Clio“ havde været. „Salamine“ havde 20 Kanoner i Borde.

Under hans Krydstogt havde en norsk Lods sladret af Skole om, at der paa Færøerne i de offentlige Kasser var mere at redde end ved tvivlsom Kaperfærd ved Norges Kyst eller i de vanskelige, danske Farvande. Senere lod Baronen udspredde det Rygte, at en Præst paa en af de nordre Øer havde vist ham Vejen.

Baronen fo'r til Land med to Baade, pakket med bevæbnet Mandskab. Fulgt af næsten et halvt Hundrede Kapergaster drog han lige op til Kommandantens Kontor og lagde Beslag paa alle Pengemidler. Han vidste Besked om alt og

brød sig ikke det mindste om Kommandør Løbners Protest. Han kendte en Kontrakt mellem Poul Nolsø og Landfogeden, Kommandanten og Viceprovsten, og han vidste, at de Penge, Almuen havde sammensparet til Kirkernes Vedligeholdelse, var hensat til Opbevaring i Thorshavn Kirke, der straks havde faaet Vagtposter ved Kirkedørene.

Netop da var de fleste færing-ske Kirker i slemt Forfald, og den opsparede Sum, 5140 Daler, kunde der dengang bygges meget for. I en Komædie af senere Dato, „Ofri-daligar tidir“, spottes de Danske — og særligt Kommandant Løbner — meget illoyalt for Mangelen paa Modstand mod Kaperen, medens Nolsø stables op til Helt. I Virkeligheden var Modstand — særlig efter „Clio“s Demoleringsværk — umulig, og Historien melder intet om Forsømmelighed fra Løbners eller Heltedaad fra Nolsø's Side.

Kaperbaronen var baade en hoven og en forslagen Anfører. Han sagde, at han som Kapellan paa Skibet var klar over, at den offentlige Gudstjeneste lige saa godt kunde finde Sted under aaben Himmel som i en Kirke. Her havde man desuden saa høje Fjælde, at man kunde komme Gud nærmere.

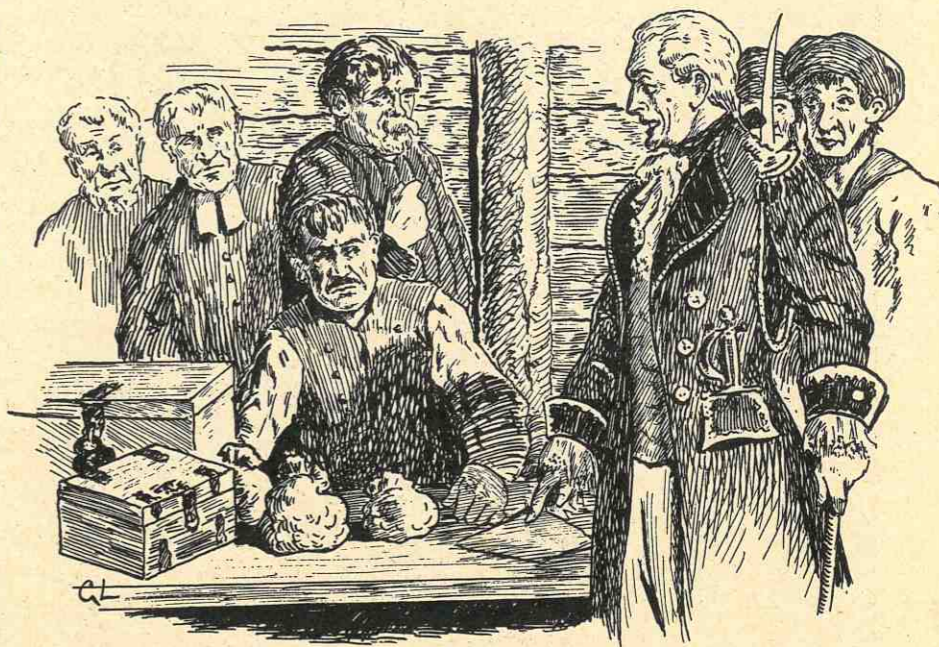
Medens de danske Embedsmænd foragedes, var Baronen lystig-overlegen, og hans Underanførere morede sig herligt.

„Beati sunt pauperes“ (salige er de Fattige), sagde Kaperbaronen, da han skød Pungen med de Fattiges Penge til sig. „Lad dem ikke miste deres Salighed ved Velstand.“

Da Turen kom til Thorshavn Skoles Penge, ytrede den fødte Kaperbaron med Vægt til Viceprovsten, at han her paa Øen alle Vegne havde fundet en vel opdraget og vel oplyst Ungdom. Denne behøvede saaledes ikke rede Penge til at opnaa, hvad den allerede havde opnaaet. Viceprovsten, som ved Talens Begyndelse ventede et godt Udfald og lavede lidt op, faldt tilbage til sit tidligere melankolske Stade, medens Barons Skipper, Styrmand og 1ste Prisemester lo overgivent.

Helt uden Hjerter vilde Baronen dog ikke synes at være. Enkekassens Pung med dens 223 Daler tog han vel i Haanden, men han smed den tilbage paa Bordet, lige saa Hospitalets med dens 44 Daler. Alle de øvrige Penge tog Kaper-„Officererne“ leende med sig. Baronen slog ud med Haanden, lettede paa sin Hat og skred ud af Kontoret, fulgt af sine Folk, der under deres Morskab ikke faldt paa at hilse de sørgmodige Herrer, Kommandanten, Landfogeden og Viceprovsten med samt den fortvivlede Skriver.

Kaperbaronen gik med sine Befalingsmænd og Kapergaster til den kgl. Handels Kontor, hvortil allerede en lille Styrke var sendt for at hindre Bortførelse af Værdier. Dette vilde



— Salige er de fattige — lad dem ikke miste deres Salighed ved Velstand, sagde Baronen

nemlig Baronen selv besørge. Penge og Varer til op mod 75,000 Dalers Værdi blev sat om Bord i „Salamine“ under lystig Tumlen, Støjen og Opsang. Befalingsmændene lod bekendtgøre Barons Bestemmelse om, at Byen uden Skaansel vilde blive ødelagt og plyndret, dersom nogen modsatte sig hans lovmæssige Fremgangsmaade efter hans Kaperbrevs Privilegium og Instruks — og ifølge hans Magtmidler.

Medens „Salamine“ tog sin letkøbte Last ind, medens hans Prisemestre og Gaster asede med at slæbe Godset om Bord, dinede Baronen om Bord for aabne Kanonporte. Styrmandene med nogle faa Folk gjorde imens Skuden klar til Sejlads. Fra dansk-færing-ske Side var der intet andet at gøre end at se til — og søge at undgaa Molest for Byen og dens Beboere.

Den og de var kun Nuller for Kaperbaronen. Han ønskede kun Penge og Gods. Byen blev ikke beskadiget, og Beboerne fik Lov til at beholde deres Liv, deres Huse, endda deres Dyr og Fjerkræ. Dermed maatte de være tilfredse. Saa snart Godset var indskibet, lettede „Salamine“ Ankeret, hejste Sejl, lukkede Kanonportene og stod til Søs.

Kaperbaronen kom ikke senere tilbage til Øerne, skønt Besøget sikkert havde været meget tilfredsstillende for ham og hans Folk. Færingerne og de danske Embedsmænd kunde ogsaa helt undvære den fremmede, celebre og vittige Gæst, men mindre de gode Penge, for de kom heller ikke tilbage.

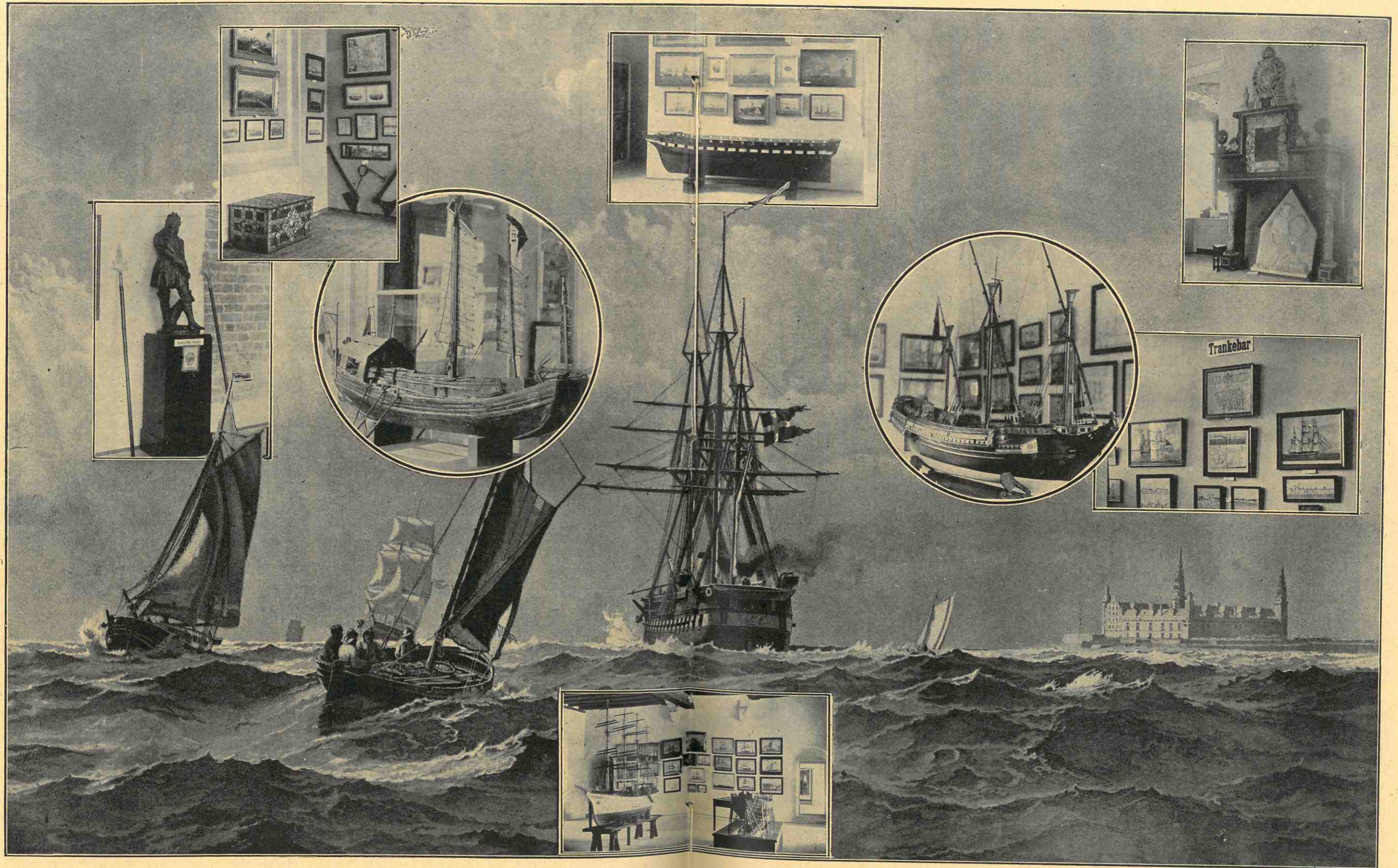
Kay Larsen

EN rask Gut maa cand. jur. Orth her fra Byen aabenbart være.

Forleden svømmede han ud fra Bjerre Strand ved Sletten og reddede en Husassistent fra Bjerregaard og en elleveaarig Pige, Annalise Friis, fra den sikre Død. Det var forøvrigt fjerde Gang, Orth reddede Mennesker fra Druknedøden.

I Aarhus Havn skal nu bygges en 224 Fod lang Kajmur, udgaaende fra det gamle, østre Molehoved og parallel med den nye Bølgebryder. Kajmuren udføres med Underbygning af Sænkekasser, der efter at være anbragt paa Plads rager ½ Meter over daglig Vandstand, og hvorpaa Overbygningen efterhaanden anbringes.

Fra det nyrestaurerede Museum før Handel og Søfart paa Kronborg

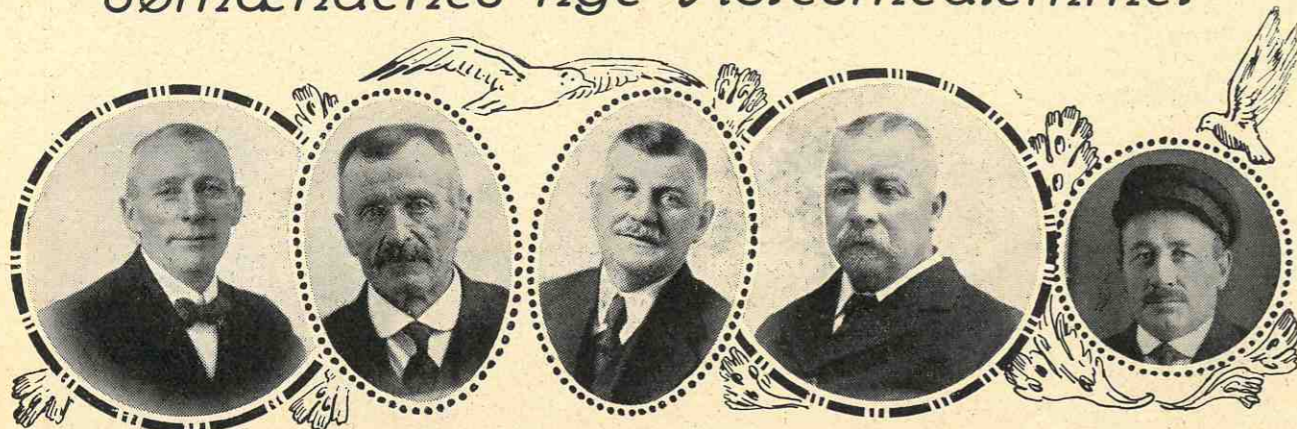


Hjørne i Koloniafdelingen. Fra St. Croix: Plantage- og Skibsbilleder. Bøddeløkserne fra Christianso og Lædersvøben. Tordenskjold. Fra Kinasalen. En Junke.

Udsnit fra Marineafdelingen. Model af Skroget af et Linieskib. Paa Væggen ses til venstre et Billede af Fregatten „Jylland“ og af Søsletet ved Helgoland, i Midten Briggen „Ørnen“ under Sejl, endvidere en Kanonchalup i aaben St. Nyboders Vagt m. m. Fra Søfartsafdelingen. En pragtfuld, ny Skibsmodel. Billeder af danske Skibstyper fra Midten af forrige Aarhundrede.

Kamin i Tycho Brahe-Salon. Model af Galej, hjembragt fra Italien og overladt Museet af Marinen. Fra Koloniafdelingen, som netop er nyordnet af Marinehistorikeren Kay Larsen. Afsnit af Trankebar-Væggen.

Sømændenes nye Æresmedlemmer



V. Weber

E. Raproger

N. P. Andersen

Chr. Thill

J. Madsen Jensen

FORNYLIG fandt Bestyrelsen indenfor Sømændenes Forbund Anledning til at hædre en lille Række af Søens kendte og agtede Mænd ved at optage dem som Æresmedlemmer indenfor den Organisation, som de alle var med til at stifte i 1897, da det nuværende Sømændenes Forbund traadte frem for Offentligheden.

Niels Andersen, Jens Madsen Jensen og V. Weber har i en Aarrække været Medlemmer af Bestyrelsen og Weber tillige Formand fra 1911 til 1914. I Fællesskab har alle fem — hver paa sin Vis — udrettet et godt Stykke Arbejde inden for Rammerne og altsaa været medvirkende til at

skabe det stolte Forbund, som nu eksisterer. De fik da ogsaa hver især overrakt et Diplom, hvori der bl. a. staa indskrevet:

„Dette skal være et Bevis for den store Interesse og Ihærdighed, hvormed han har varetaget Forbundets Interesser og ved sin utrættelige Agitation virket energisk for, hvad der maatte være til Gavn for Sømandsstanden i Danmark.“

For Fuldstændighedens Skyld skylder vi at tilføje, at denne af Bestyrelsen foreslaaede Udmærkelse vandt alle Medlemmers Tilslutning, fordi det var saa velfortjent.

Kæntnings-Ulykken ved Løkken

FISKER Niels Steensen var i Havsnød Redningsmandskabet med sine 12 Mand stod kort efter ud. Mellem 2. og 3. Revle fik Baaden en mægtig Søj ind paa Siden, hvorved den kæntrede. 9 reddede sig op paa Kølen. Inde fra Land blev der sat Baade ud. Den første, der naaede ud, var Fisker Oscar Damsgaard, og han reddede de 9 Mand. Noget efter kom Steensen ogsaa ind ved egen Hjælp; men 3 af Redningsmandskabet druknede, nemlig Valdemar Ottosen, 42 Aar gl., efterlader Hustru og 3 Børn, Frederik Thomsen, 53 Aar gl., efterlader Hustru og en voksen Søn, ovennævnte to, hvis Lig kort efter drev i Land, fik en gribende Begravelse. Den 3., Otto Ottosen, hvis Lig ikke er fundet, da disse Linier skrives, blev 38 Aar gl. og efterlader Hustru og 5 smaa Børn.



Det gamle Redningsmateriel, der efterhaanden maa vige for det ny, mere tidsvarende

Da saavel den inden- som ogsaa en Del af den udenlandske Presse udførligt saavel i Tekst som Billeder har beskæftiget sig med denne alvorlige Ulykke, vil vi indskrænke os til at notere, at ganske vist mangler vort Redningsvæsen Motorredningsbaade, og magter ikke i en Haandevending at ombytte alle Landets Redningsbaade med moderne Motorfartøjer, da alene et saadant med Baadehus koster 50—60,000 Kr., det bør selvfølgelig ske hurtigst; men nogle Aar vil der jo nok gaa. Paa den anden Side var den Baad, der kæntrede, i bedste Form, hvad en Undersøgelse har be-

vist, ligeledes gjorde Redningsmandskabet sin Pligt til det yderste. Katastrofen skyldes altsaa udelukkende et Sammenstød af ulykkelige Omstændigheder.

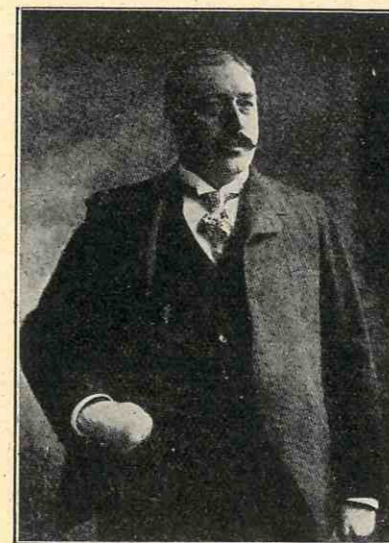
Fisker Oscar Damgaard, der sammen med 6 ligesaa frygtløse Kammerater reddede de 9 Mand fra Døden, vil vi senere vende tilbage til.

Endelig vil vi henlede Opmærksomheden paa, at en Indsamling er sat i Gang til Lindring af de nødstedte Enker og Børns Fremtid, en Indsamling, vi ikke noksom kan anbefale, og give vor varmeste Tilslutning.

ALENE OVER ATLANTEN

Af H. Trolle-Stenstrup

DET nytter ikke at skjule, at jeg følte mig bevæget. Her var en Mand — gammel og graa, men med barnlige, blåa Øjne — som for et halvt Aarhundrede siden øvede en Bedrift, der, skønt halvglemmt nu, vil mindes og tales om, naar vore Efterkommere i syvende Led er smuldret. En Bedrift, som



Kaptajn Howard Blackburn

burde nævnes i Danmarkshistorien eller i det mindste om tales i de danske Læsebøger. England har Kaptajn Webb, som svømmede over Kanalen og omkom i Niagaras Hvirvler, Schweiz har Jacques Balmat, den første som vovede sig op paa Toppen af Mont Blanc. England gav Webb et Mindesmærke, og i Genf staa den navnkundige Gemsejægers Statue, men Danmark, som har Alfred Johansen, den første Mand, der sej-

lede alene over Atlanterhavet, kender end ikke Heltens Navn.

Jeg sad og tænkte paa den Bedrift og forestillede mig Johansen ridende paa Kølen af den kæntrede Baad et Steds i Midt-Atlanten, da han talte igen: —

„Og hils mine gamle Landsmænd!“

Og halvt skamfuld, halvt stolt tilføjede han: „Jeg sejlede under Stars and Stripes, men jeg gjorde det for — Danmark.“

Sommeren 1903 eftergjorde Kaptajn Eisenbaum Johansens Bedrift ved at krydse Atlanten fra Boston til Gibraltar i „Columbia“, en Baad nitten Fod lang og seks Fod bred. Eisenbaum havde mange Storme og brugte et Hundrede Dage om Overfarten.

Men fire Aar før Eisenbaum havde en anden Gloucester-Skipper udført en Sejlads, som i visse Henseender maa siges at være den mest forbavsende Sømandsdaad, Verden har været Vidne til. Manden, der udførte denne Bedrift, hed Howard Blackburn og var en forhenværende Fisker paa Bankerne ved New Foundland.

Blackburn sejlede Sluppen „Great Western“, en kutterrigget Fiskerbaad paa tredive Fods Længde, fra Gloucester, Mass., den 1. Juni 1899, til Gloucester, England, paa 62 Dage. Han sejlede alene, som Johansen havde gjort det, men han sejlede uden Hænder, idet han havde faaet Fingre og Tær sat af efter en frygtelig Hændelse, han havde oplevet paa Bankerne i Firserne.

Da Blackburns Historie aldrig tidligere har været offentliggjort, vil jeg give den her, som han selv fortalte mig den:

„For over fyrretyve Aar siden, eller, for at være nøjagtig, den 25. Jan. 1883 laa to Mænd og trawlede paa Burgo Banke,

N. F. De to Fiskere var Thomas Welch og Howard Blackburn, begge hjemmehørende i Gloucester. De hørte begge til Mandskabet paa Fiskerskonnernten „Winifreda“. Welch var den ældste af dem og sad inde med mange Aars Erfaring i at fiske med Trawl fra aaben Baad.

Ved 5-Tiden om Eftermiddagen, da Winifredas Skrog var ude af Sigte, brød der en Storm løs, og Sneen begyndte at falde. Mændene i Baaden satte straks Kurs mod Skonnernten, men Stormen tog saadan til, og Snetykningen blev saa tæt, at Kursen ikke kunde holdes. Ved Syvtiden var Stormen steget til orkanagtig Styrke og Snefaldet bleven en blindende Sne-storm. Den skrøbelige, lille Baad blev hvirvlet omkring, og Mændene, der ikke længere kunde se en Fod for sig, tabte Kursen og lod staa til. De medførte kun Proviant for en Dag, saa hvis Snestormen ikke stilledede af inden Morgenen, maatte de anse sig for fortabte. Da Morgenen gryede, faldt Sneen tættere end før! Provianten var sluppet op, og den Smule Drikkevand, de havde tilbage, var fordærvet af Søvand. Hele den Dag kæmpede de ihærdigt for at ride Stormen af, men da Natten faldt paa, syntes Udsigterne til Frelse fjernere end nogen Sinde. De lyttede efter Sirenen fra Winifreda, men kunde intet høre.

Natten var begsot; det eneste Lys i det vældige Mørke kom fra Braadsøernes Fosforbræm og et svagt Glimt af Maager, der kredede omkring Baaden med ildevarslende Skrig. Henad Morgenstunden kastede de Drivankeret ud, men det blev ikke til megen Roning, dels fordi de havde tabt Kursen, og dels fordi de var nødt til at øse Baadens læns uafsladelig. Welch, som laa i Baadens Bund, var paa det Tidspunkt saa udmattet, at han ikke troede at kunne staa endnu en Nat igennem, og Blackburn, der gjorde alt for at opmuntre sin Kammerat, indsaa, at der ikke var noget Haab mere. Ved 4-Tiden lagde Welch sig ned paa Dørken for at oppebie Dødens Komme; Klokkeren 5 døde han af Sult, Tørst og Udmattelse. Nu paafulgte nogle Timer i hvilke Blackburn lagde en overmenneskelig Udholdenhed for Dagen. I Stedet for at give op i denne øjensynlig haabløse Kamp og som Welch lægge sig til Hvile paa Dørken, gav han sig til at kæmpe for Livet med en Fortvivlelse, der ikke indeholdt meget Haab. Han øste, holdt Baaden underdrejet, og naar Baaden var tilstrækkelig læns, gav han sig til at ro. Ikke en Krumme Brød havde han, ikke en eneste Draabe fersk Vand, men endnu klyngede



Blackburns Dødssejlads den anden Nat. Drivankeret kastes ud. Welch laa i Bunden af Baaden

han sig til Livet og kæmpede videre med en Udholdenhed, som vist faa Mænd har fremvist Magen til. Den forfærdelige Last, Liget af hans Ven, skræmmede ham ikke. Han svor, at det ikke skulde blive Bytte for Fiskene, for hvis han selv overlevede denne Storm, vilde han bringe det i Land og begrave det i Kristenjord.

Den tredie Dags Morgen klarede det op, og Vinden løjede af. Hans gamle Sømandsinstinkt gav ham Retningen mod Land, og med Hænderne frosset til Aarerne gav han sig til at ro. Han roede i to Dage og to Nætter, roede uafbrudt, for han



Blackburn kæmper fortvivlet for Livet mod Koldbrand i Hænder og Fødder

denne Gang i en sytten Fods Fiskerbaad „America“, men Heldet stod ham ikke længere bi, for om Søndagen den 5. Juli, da han befandt sig 165 Kvartmil Sydøst for Cape Canso, N.S., slog en SØ Stævnen ind, og han blev tvungen til at opgive Farten og søge Havn i Sidney, C.B.

Blackburn forsikrede mig, at ingen af hans Rejser havde været skildret i Bøger eller Blade, men hans Journal saavel som de Skibe, han havde prajet under Vejs, bekræfter Sandheden af hans Bedrifter. Jeg havde Lejlighed til at gennemgaa hans førte Logger; og de fortalte mig alle det samme som Johansens: høj SØ, Taage, Dødvande, Prajning af et Fartøj paa den og den Bredde og Længde, Ensformighed og Strabadser o. s. v. Ikke nogen haarrejsende Oplevelser, for saadanne dristige Sømand som Johansen og Blackburn ejer ingen litterær Opfindsomhed; de er for beskedne til at spinde en Ende og foretrækker at øve en Bedrift i Stilhed for Bedriftens egen Skyld eller for at følge en indre Stemme, fremfor at hyldes med Blomster og Taler. Det højeste, de venter sig er, at en anden skildre deres Rejser paa Grundlag af deres Journaler, men stundom hænder det, at en alt for beskedent Helt ikke finder sin Historiograf. Resultatet bliver da, at Verden glemmer hans Navn.

Og dog kunde det vel nok synes Omtale værd, da en saadan Færd over Atlanten i en aaben Baad, der næppe er stor nok for en stiv Kuling i Sundet, byder paa adskillig mere forskelligartede Oplevelser end en Overlandsfart, selv om Kærren er forspændt et Æsel.

For at fuldstændiggøre denne Beretning skal vi tilføje, at to norske Sømand siges at have „roet“ over Atlanten i 1896. De paagældende Sømand var *Georg Harbo* og *Fr. Samuelsen*, og Sejladsen foretoges i 62 Dage. Roning er vel nok for stærkt et Udtryk at bruge, naar Hensyn tages til en Afstand, der mindst maa være omkring 3,500 Sømil, og saa det, at der kun var to Mand i Baaden. Der har sagtens snarere været Tale om afvekslende Roning og Sejlføring.

kunde ikke længere trække Hænderne fra Grebet om Aarerne, førend han skimtede Land og det udstrømmende Tidevand fortalte ham, at han nærmede sig Mundingen af „Little River“. Og saaledes holdt Blackburn sit Løfte til Welch om at se ham jordet i Land, men Kampen kostede ham alle hans Fingre og Tær, der maatte amputeres paa Grund af Forfrysning og Koldbrand.

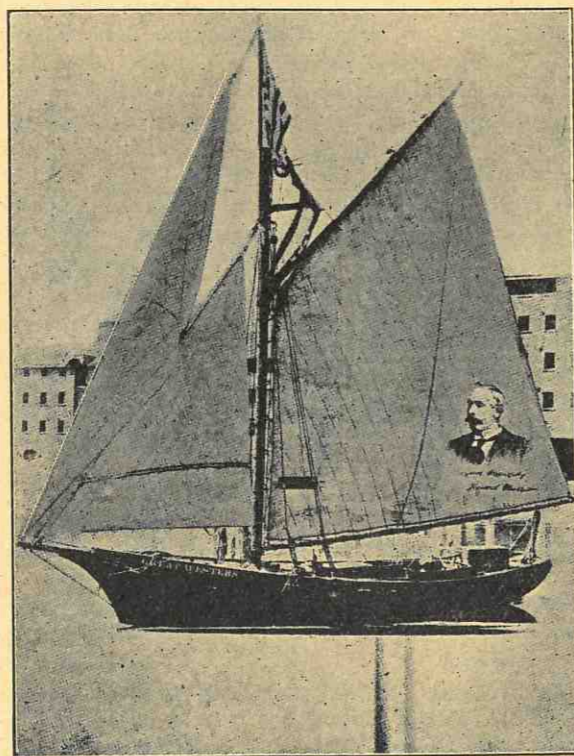
Alfred Johansen havde omtalt Blackburn og tilraadet mig at høre Historien af hans egen Mund.

Blackburn bor Nr. 285, Main Street, Gloucester, hvor han i mange Aar har drevet et Udskekkningssted, der nu er forvandlet til „Traktering af Læskedrikke“. Han er en høj, kraftig bygget Mand af imponerende Ydre: ukuelig, uforfærdet og raadsnar — med et Ord: en Mand af den rette Heltestøbning. — Ja, han havde ogsaa krydset Atlanten, men gav Æren til Johansen som den første til at vise, at det lod sig gøre. „To Gange fuldførte jeg Rejsen,“ sagde han, „og den tredie Gang maatte jeg vende om, efter at en SØ havde slaat Stævnen paa min Baad ind.“ Men han havde udført Sejladsen med et næsten utroligt Handicap. Han holdt begge sine Hænder frem som et stumt Vidne. Alle Fingrene var gaaet, kun en lille Stump af Tømmelen sad der endnu.

„Og De sejlede virkelig over Atlanten alene og uden Hænder?“

Blackburn nikkede, og lidt efter lidt fik jeg Historien lirket ud af ham. Hans første Rejse var i den 30 Fods Slup „Great Western“, med hvilken han krydsede over til Gloucester, England, hvor han ankom den 18. August 1899. Denne næsten utrolige Sømandsdaad blev næppe omtalt i den amerikanske Presse, i det Mindste ikke uden for hans Hjemby. I 1901 gentog han Sejladsen ved at sejle den 25 Fods Slup „Great Republic“ fra Gloucester til Lissabon. Med denne Rejse, der begyndte den 9. Juni og endte med Ankomsten til Lissabon den 18. Juli, slog han alle Hastighedsrekorder.

Under sit tredie Forsøg littede han Anker i Gloucester den 7. Juni 1903 med Havre, Frankrig som Maal. Han sejlede



Blackburn i „Great Western“

Nogle Aar efter Johansens Pionerfart foretog Brødrene *Andrews* en Sejlads fra Boston, Mass., til Le Havre, Frankrig, i Fiskerbaaden „Nautilus“, der var af noget større Dimensioner end „Centennial“. Overfarten, der forløb uden Uheld, varede 45 Dage og skildredes senere af de to Brødre i en Bog, der vakte saa megen Opsigt, at Johansens Bedrift stilledes i Skygge. Det er muligt, at „Nautilus“ Fremvisning paa Udstillingen i Paris bidrog noget hertil. *Andrews* siges at have været den første, der anvendte det nysopfundne Drivanker i aaben SØ.

*

I aaben Baad om „det gode Haab“.

En vovsom Sejlads, der vakte Verdens Opmærksomhed, var *Ingvald Nielsens* Rejse fra Port Natal til London i en aaben Baad. *Nielsen*, der var en norsk Styrmand, havde taget Arbejde i Land i Kapstaden i Begyndelsen af Firserne, men da Tiderne blev daarligere, bestemte han sig for atter at søge tilbage til SØen og fik det Indfald at foretage en Sejlads, som ingen anden havde voget. Han vilde gaa rundt om det gode Haab og sætte Kursen mod London, en Sejlads paa en halv Snes Tusind Sømil, og hvad mere var: han vilde sejle i en aaben Baad. *Nielsen* overtalte sin Broder *Bernhard* og en fælles Ven *Zefanius Olsen* til at gøre Turen med, og da de tre Mænd var bleven enige, gik de ilag med selv at tømre Fartøjet. Baaden, der døbttes „Homeward Bound“, blev bygget langt inde i Landet og maatte senere slæbes ned til Kysten af et Spand paa atten Okser.

„Homeward Bound“ stak i SØen fra Port Natal i Slutningen af April 1886, men det var ikke gode Varsler, man gav de tre Mænd for den lange Tur. Ingen troede Forehavendet udførligt, og mange antog, at det kun var Bluff. Imidlertid forløb Farten til at begynde med ganske godt, trods Storm og mangelfuld Udrustning. Den 24. Juni rundedes „Haabet“, og den 5. Juli anløb de Kapstaden, hvor de var Befolkningens Gæster, til de den 19. Juli atter stak i SØen med St. Helena som næste Anløbsplads. De ankom dertil den 19. August, forblev der et Par Dage og littede saa Anker for det „længste Ben“ paa hele Turen. De havde sat Azorerne som Maal, men

Den internationale Konference om Søfartens Sikkerhed har nu vedtaget en Konvention, der blandt andet kræver, at der paa Skibene skal være Redningsmateriel nok til alle de ombordværende. Der skal endvidere være tilstrækkeligt med Mandskab, som er specielt uddannet til at sætte

Alain Gerbauet i „Firecrest“

det tog dem næsten fem hele Maaneder, før de kastede Anker ved Fayal (13. Dec.). Her fejrede de Jul og Nytaar og afsejlede saa den 3. Januar 1887 med Kursen stik mod London. Den 28. Marts gik de gennem Dowerstrædet, og Dagen derefter ankrede de paa Themsen. Turen havde da medtaget elleve Maaneder, hvoraf de ti i aaben SØ. „Homeward Bound“ blev udstillet i Krystalpaladset, men de tre kække Navigatører fik ikke det økonomiske Udbytte af Turen, som de havde stillet berettigede Forhaabninger til. *Ingvald Nielsen* døde i Foraaret 1923 paa Alderdomshjemmet i Birkenhead tæt ved Liverpool.

Endelig bør nævnes den Enmandssejls Franskmanden *Alain Gerbauet* foretog med Sluppen *Firecrest* fra Gibraltar til New York. *Gerbauet* stak ud fra Gibraltar d. 6. Juni 1923 og landede i New York den 14. September. Undervejs mødte han en Orkan, der truede med at sænke Sluppen, og senere henlaa han i to Dage i Febervildelse. Turen indbragte den kække Navigatør en klækkelig Sum, idet han vandt et Væddemaal med en engelsk Yachtklub. Den franske Regering skænkede *Gerbauet* Æreslegionens Kors som en Paaskønnelse af den udførte Bedrift.

Redningsbaadene i Vandet og har Certifikat derfor. En af Redningsbaadene skal være forsynet med Radio og Projektør og have Motor.

Endelig bestemmes det, at alle Skibe undtagen Fragtbaade paa under 5600 Bruttotons skal have Radiosender om Bord.

Vikingskibet Leif Ericson



Ankomsten til Philadelphia

KAPTAJN *Gerhard Folgeros'* storslaaede Model af et af de bedst bevarede og restaurerede Vikingskibe, som Nordmændene ejer, sejlede, som vore Læsere maaske vil erindre, i sin Tid over Atlanten til Chicago-Udstillingen.

Derfra foretog man adskillige Togter rundt om i Staterne for at fremvise den sjældne Sejler for Befolkningen i de mange Byer, som satte Pris paa dette enestaaende Besøg.

Paa de mange Pladser man i Aarenes Løb har været, har Interessen været stor og Visiterne gennemgaaende langvarige.

Paa Billedet vises Ankomsten til Philadelphia, hvor man vil bemærke, hvorledes de stedlige Foreninger med Faner samt en Mængde af Byens Honoratiorens modtager den usædvanlige Gæst.



Søslange - Havkal - Sildehaj?

ØSLANGEN spørger! Besætningen paa Fiskekutteren „Blenda“ har i Nordsøen observeret et skrækindjagende Søuhyre, som Mandskabet ikke rigtig var klar over, hvilken Kategori af Havets mystiske Fremtoninger de skulde henføre Bæstet til.

Saa nøjagtigt, som det lykkedes disse fiskere at skildre Utyskets Udseende m. m., har de ladet deres Beskrivelse gaa videre til en Bladmand, der med let forstaaelig Fantasi i Sommervarmen har faaet fabrikeret en hel lille Søslangefortælling ud af den.

Hele Dagspressen har med en Iver, der maatte være en bedre Sag værdig, kastet sig over dette Fænomen, ja, man har endog ladet Videnskabsmænd udtale sig i den Anledning.

Fiskerne har vel sagtens kun meddelt, hvad der viste sig for deres Blik. Et Uhyre, maaske med et hestelignende Hoved, som Hajernes mærkelige Forparti med Munden paa Undersiden godt kan ligne, ligesaa vel som et stort Hajgab nok

saa let kan have Dimensioner, saa at en almindelig Petroleumstønde kan sluges deri.

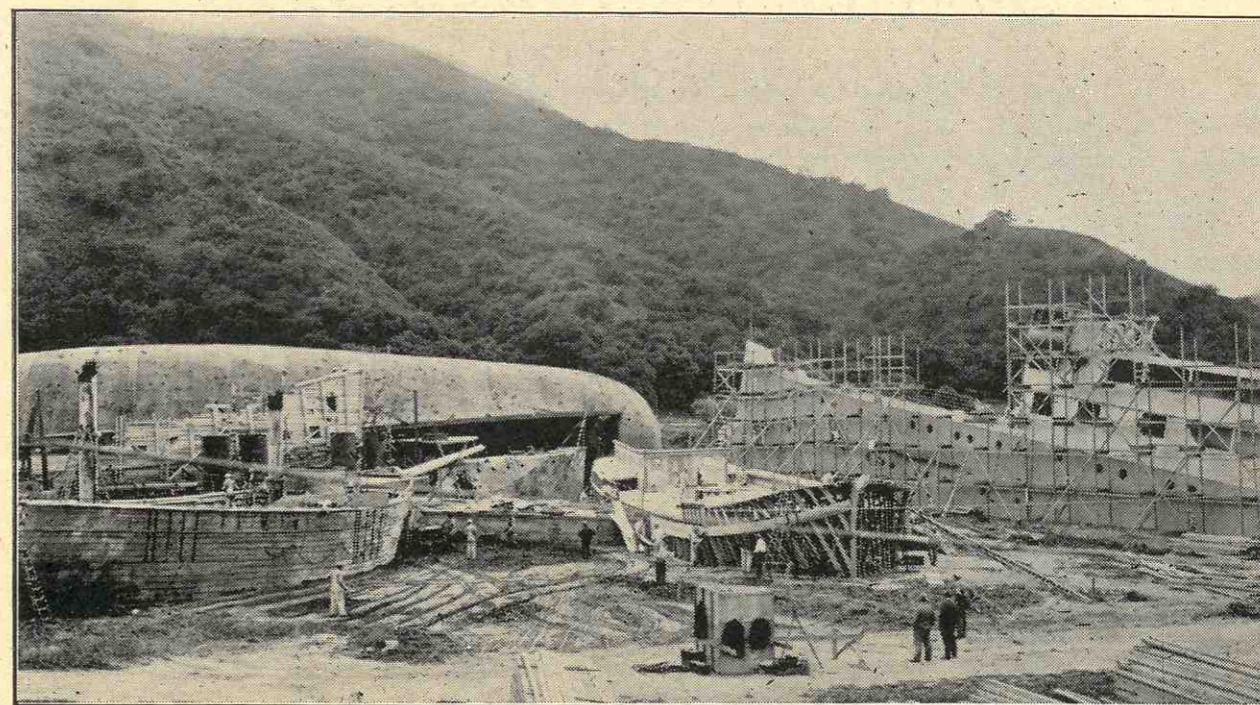
De Lærde er nu aldrig enige og Meningerne er atter delte om, hvorvidt det er en Sildehaj, kaldet „Brugden“, en mere almindelig Havkal eller om man kan hitte et tredie virkelig eksisterende Uhyre frem i den Anledning. Men et — og det er nu det mærkbare — er de Pressens Penne enige om: En Søslange kan det ikke være! Det med Søslangen skal altsaa skrives paa Fiskernes Regning, endskønt det vel rettest hører hjemme i den Fantasierverden, som Bladene selv har skabt omkring Fiskernes ganske almindelige Beretning om det usædvanlige Møde ude i Nordsøen.

I en af Bladenes Fortællinger hedder det, „at mange gamle Søfolk glædede sig over at Søslangen havde vist sig“

Ja, det har Bladet saamænd Ret i, Søfolk morer sig virkelig rigtig godt over, at man laver saadan en Staaehj over den stadig tilbagevendende eventyrlige Søslange, som de fleste Søfolk forlængst har kappet baade Hoved og Hale af, men som Aviserne alligevel lader gaa igen Gang efter Gang som en af salig Tordenskjolds Soldater.

Ulken.

DE DØDE SKIBES Ø



Ad kunstig Vej opbygges den gaadefulde Ø med Vrag etc. i Stillehavet

SARGASSOHAVENT er en af Jordens faa endnu uløste Gaader, idet Videnskaben hælder til den Anskuelse, at det virkelig forholder sig, som mange Søfolk paastaar, at der findes en Ø i Golfstrømmen, som man benævner Sargassoøen eller „de døde Skibes Ø“, og som nu er aktuel.

Endnu har dog ingen, selv ikke Atlanterhavsflyvere, skuet det Indre af denne uhyre, flydende Ø af Sargassotang, hvortil der i Aarenes Løb antagelig er drevet utallige omkringflydende Vrag m. m.

I *Marriotts* bekendte Roman læser man om den fantastiske Ø, som man ogsaa her hjemme i stum Form fik set som Film, der opnaaede en kolossal Succes.

Nu har imidlertid det store Verdensfirma First National

Vitaphone Film indspillet en ny, stor Lydfilm, som Kritikerne i Hollywood, der har overværet nogle af Optagelserne, paastaar er uhyre gribende, idet man bl. a. bliver i Stand til at høre Stormens Susen og Brændingens Larm mod denne kunstigt fremstillede Tangøes Kyster.

En Mængde Mennesker, der under Verdenskrigen var beskæftiget med at samle Tang til Sprængstof, har været i Aktivitet med at opsamle de flere Tusinde Tons Tang, som er gaaet med til Fremstilling af den mystiske Ø i Golfstrømmen, der i Virkeligheden maatte fabrikere i Stillehavet. Ikke mindre end 57 gamle Skibe maatte ofres for at komme Virkeligheden saa nær som muligt ind paa Livet, hvilket tydeligt ses paa vort Billede.

I Juni Maaned kunde Maskinist *J. M. Rasmussen* fejre sit 45 Aars Jubilæum, idet Rasmussen fra Juni 1884 har arbejdet hos Entreprenørfirmaet *N. C. Monberg*, og i hvis Slæbedamper „Thora“ han forresten stadig gør Tjeneste. Rasmussen er født i Skrøbelev den 24. August for 72 Aar siden, men trods de mange Aar er han dog stadig i Vigour og hver Dag cykler han frem og tilbage fra Arbejdet helt ude fra og til sin Bolig i Herløv, naar da Baaden er beliggende i Københavns Havnedistrikt.



Rasmussen faar fra alle Sider det bedste Skudsmaal, hvilket tydeligt nok lagdes for Dagen ved Jubilæet, og nok skal gentage sig paa 72-Aars Fødselsdagen den 24. Maj for den afholdte Medstifter af „Maskinistforeningen“.

DEN almindelige danske Skibsførerforenings tidligere fleraarige Revisor, Kapt. *L. O. Jensen*, afgik fornylig ved Døden, æret og agtet af de mange, der havde lært den Afdøde rigtigt at kende. Som 14-aarig kom han til Sø. 17 Aar gammel sejlede han fra Hamborg med de store Sejlskibe i ca. 8 Aar, hvorefter han tog Eksamen fra Bogø i 1883, kom derefter som Styrmand i Bogø-Skonnerter til han i 1889 kom i D. F. D. S. I 1896 i „Myren“, hvor han blev Fører af S/S Clara ved Aarskiftet. Senere førte Kapt. Jensen Damperne „Anna“, „Josey“, „Absalon“ og „Veratyr“, fra hvilken sidste han gik i Land 1916. I de derpaa følgende Aar var han stærkt interesseret Foreningsmedlem.



KONSUL *Johs. Larsen*, Helsingør, er tiltraadt som Direktør for Akts. „Helsingørs Bunkerkul-Forsyning“, hvilket sikkert betyder en stor Vinding for Selskabet.

Windjammeren »Salerno« vidunderlige Skipper

Med Tegninger af Georg Lütken

Den gamle Kaptajn fortæller —

JEG siger blot, hvis et andet Skib havde passeret Atlanten i 37° 20' N. Brd. og 23° W. Lgd., saa var man sikkert blevet meget forbauset over at se Barken „Salerno“ ligge drejet til i fint Vejr under en let Brise med alle Sejl undtagen Undermerssejl gjort fast, som om den ventede en Cyklon.



Barometeret stod fint, saa der var ikke den mindste Grund til at vente Besøg af en saadan.

Skipperen om Bord var en Mand i Treserne, og den Skude, han førte, var jævnaldrende; han var almindelig kendt *on the seventeen seas*, „den vidunderlige Skipper“, og han var vel nok heller ikke ganske almindelig.

Han havde altid været meget forsigtig af sig, og det blev værre og værre, efterhaanden som han rykkede op i Aarene; lige for Tiden var han næsten berygtet for de lange Rejser, han gjorde, til og med blev det ivrigt diskuteret i Søfartskredse. Havde det ikke været, fordi han havde arvet Halvdelen i Skibet efter sin Fader, saa havde han forlængst været paa *beachen* uden Job. Yderligere havde Konen ogsaa Part i Skibet, altsaa mere end nok til, at han forblev om Bord og sejlede sine lange, endeløse Rejser — stadigvæk som en anden „*van der Decken*“.

Naturligvis drak han, da han hørte til denne Type, endog noget saa voldsomt; men det mærkelige var, at jo mere han drak, desto mere forsigtig blev han.

Han tilstod det glat, naar han blev drillet med det, men, som han sagde, jeg gør kun min Pligt, for naar jeg har faaet Snuden fyldt og ikke kan se, hvad jeg foretager mig, saa drejer jeg Skuden til og venter, til jeg er ædru igen.

Det var jo selvfølgelig meget godt ræsonneret af Skipperen, men det var jo alt andet end morsomt for os andre om Bord.

Skipperen var naturligvis aldrig særlig ivrig efter at komme hjem, for han og hans Hustru levede altid i en Slags væbnet Neutralitetstilstand, og undertiden endte denne i en Eksplosion, og Vaabenstilstanden blev altid med Vanskelighed bragt i Orden af den stedlige Præst.

Førstestyrmand Higgins derimod var en lykkelig, nygift Mand, og paa dette Tidspunkt var der særlige Grunde, hvorfor han var utilfreds med Skipperens utidige Forsigtighed. Hans Kone ventede nemlig en meget interessant Begivenhed, som ikke var mindre interessant for Styrmanden, da det var første Gang efter 11 Aars Ægteskab, at dette skulde foregaa.

Han havde adskillige Gange fortalt mig om det, og han

var selvfølgelig meget ivrig efter at slippe hjem, hvilket jeg naturligvis ogsaa maatte give ham Ret i.

— Jeg har virkelig Medlidenhed med Dem, sagde jeg til ham, for De kender jo „den Gamle“ og ved, hvad det er for Sejlads, han stiller op . . . I har jo sejlet sammen i mange Aar.

— Ja, svarede Styrmanden, det er ogsaa udelukkende paa Grund af Slægtskab, at jeg holder den gaaende saa længe, forresten er det jo et meget behageligt Skib at være i, naar blot „den Gamle“ kunde være lidt mere maadeholden, tilføjede han.

— For mig er det som i en Noahs Ark, jeg er havnet, og hvad jeg egentlig er her om Bord efter, staar mig ikke rigtig klart. Tyve Gange hellere vilde jeg være i Land end saadan at ligge drejet til i fint Vejr.

Vi er jo til Grin for hele Menigheden, jeg vilde rødme som en ung Pige af Skam, hvis en Passagerbaad kom og saa os i den Forfatning. Ja, jeg vilde faa sort Stempel paa mit Sømandsskab, naar man saa mig om Bord i denne Idiotanstalt.

Nej, saa hellere være hyret i en Steamer paa Nordatlanten og staa paa Broen med blaaafrossen Næse og stive Fingre, med Hagl fra Nordost og Isbjerge ret forude, end at lunte om i denne forbistrede, gamle *Limejuicer*.

— Bliv nu bare ikke ophidset, afbrød Higgins mig.

— Det kan jeg ikke lade være med, gav jeg ham til Svar, for man maa jo blive fjollet af den Komedie her.

— Naa, fortsatte Styrmanden, vi kommer jo nok hjem en Gang, og forhaabentlig før min Kone kommer i Besvær.

— Ved De hvad, afbrød jeg, jeg vilde ikke finde mig i det en Dag længere, hvis jeg var gift. Jeg lukkede ham inde i hans Kahyt og satte et Par forsvarlige Skruer i ude fra, og saa tog jeg Kommandoen og lod „Salerno“ stryge hjemad, for hvad den kunde bære i denne fine Vind.

— Nej, det tør jeg ikke, riposterede Higgins, det vilde jo næsten være kriminelt.

— Det vilde jeg give Pokker i, sagde jeg, for hvis vi satte alle Klude paa, kunde vi jo være i Kanalen om faa Dage, i Stedet for at ligge her og rulle rundt som i en anden Trillebør . . .

Men Styrmanden tog ikke mod Fornuft, han var nu af den gamle Skole og holdt sig strengt til Lovens skrevne Paragraffer, saa det fik jeg ikke noget ud af.

Han indrømmede dog, at hvis den Gamle ligefrem fik Delirium, saa kunde der maaske gøres noget.

Men, afbrød han sig selv, det var jo ganske udelukket, for fik den Gamle virkelig et Anfald, saa kappede han Masterne og lod os her vippe omkring som en Høvlspaan i en Andedam.

Naa, efterhaanden blev vi begge helt rasende over Situationen, men hvad kunde vi gøre; vi gik op og ned ad Dækket, og jeg lagde ogsaa Mærke til, at Higgins alligevel havde begyndt at spekulere lidt dybere over min Mening om Sejladsen.

Det var det mest henrivende Vejr, man kunde ønske sig.

Luften var varm og blød som nymalket Mælk, og Himlen og Søen saa blaa som en Sommerdag paa Middelhavet; der var tillige den fineste Lejlighed til at hænge enhver Klud paa Skuden, som den kunde bære og saa mase hjemad.

Men her laa den gamle „Salerno“ med sine 1100 Tons paa Rejse fra Santos til London og drev for Undermerssejl og rebet Fok, til og med underdrejet. Og det var i August Maaned, Barometret stod paa fint og steg stadigt. Ja, den var vel nok skrap!

Vor Samtale havde fundet Sted paa Eftermiddagsvagten, som var min, Førstestyrmanden havde gjort mig Selskab.

Lidt før Fire-Glas kom Skipperen ravende op paa Dækket; han lignede en Svabert i Stormvejr; uha, han var helt vild at se paa, og saa havde han Romflasken i Haanden.

Det første, han foretog sig, var at brøle efter Førstestyrmanden. Higgins sprang ogsaa straks hen til ham.

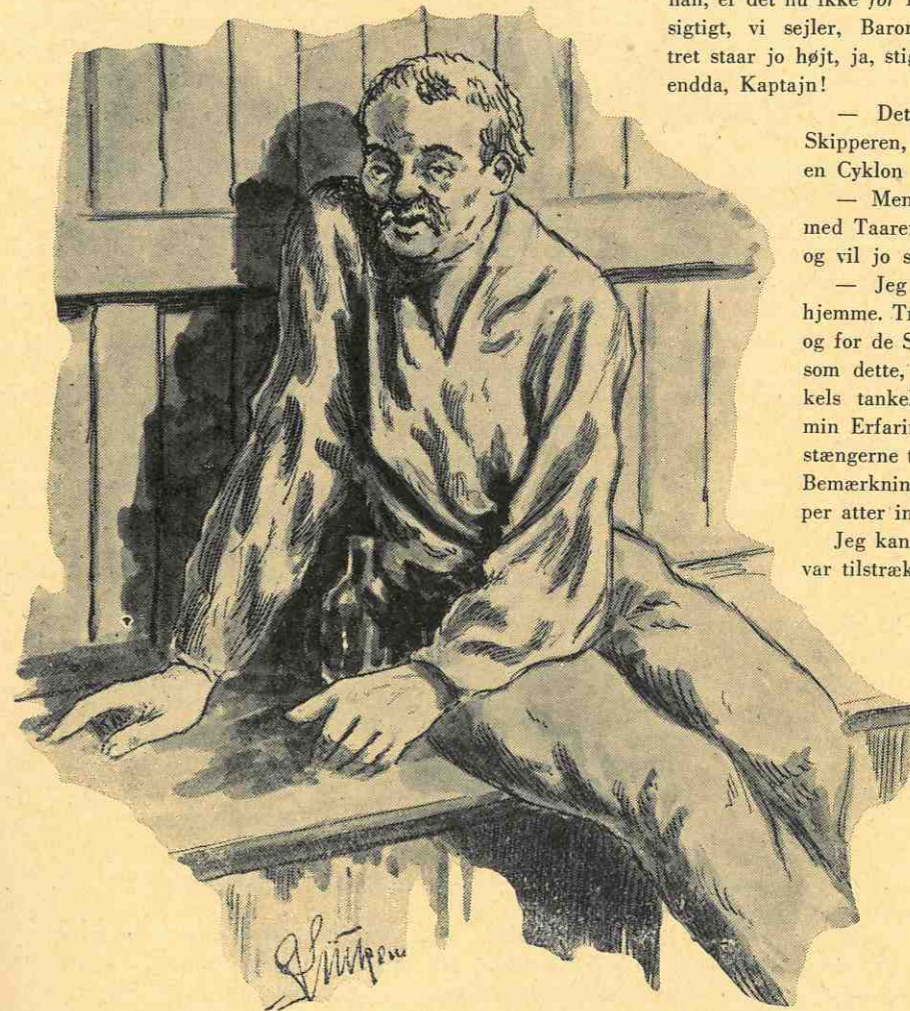
— Alle Mand paa Dækket til at bjerge Sejl, hylede Skipperen i sin salige Brandstorm.

Førstestyrmanden tillod sig dog sagtmødt at bemærke, at Skibet jo allerede laa underdrejet.

— Det rager mig en Fjer, sagde Skipperen, jeg vil ha' mindre Sejl paa den; faa de dovne Krabater op til at bjerge Fokken.

Der var intet at stille op med den Gamle ud over enten at lystre eller spærre ham inde, og det vilde Førstestyrmanden jo ikke indlade sig paa.

Folkene blev tørnet til, de bjergede Fokken og bag efter begge Merssejlene.



— Vi faar en Cyklon lige med det vums.

Det var ligefrem ækelt at se paa; selv Folkene bandede og mukkede over det idiotiske Sømandsskab.

Efter at det var besørget vaklede Skipperen igen ned med sin Flaske.

Nu var imidlertid Styrmanden Higgins drejet helt op i et andet Hjørne, fra det usædvanlige

Pligtmenneske,

som han egentlig

gik for at være,

viste han sig nu

fra en helt anden

Side. Han blev

kridhvid i Ansigtet

og for ned efter

Skipperen, og det

var, som om vi

havde Færten af,

at der nu vilde

ske en Omvæltning;

men Pokker staa i det,

om ikke Styrmanden

igen drattede ned

fra Piedestalen og

kun fik indvendt

den Bemærkning, at

vi vist aldrig kom

paa den Maade: —

Kaptajn, sagde han,

er det nu ikke for

forsigtigt, vi sejler?

— endda, Kaptajn!

— Det er et meget

farligt Tegn, snøvl

ede Skipperen, det

skulde ikke undre

mig, om vi fik en

Cyklon lige med

det vums.

— Men, Kaptajn,

klynkede Higgins,

næsten med Taarer i

Øjnene, jeg tænker

paa min Kone og vil

jo saa gerne hjem.

— Jeg gi'r en god

Dag i Kællingen

derhjemme. Tror Du,

jeg har hyret Dig

som Amme, og for

de Skibe, der sætter

alle Sejl til i et

Vejr som dette, dem

regner jeg bare for

nogle stakels

tankeløse, uvidende

Skrog, som ikke

har min Erfaring.

Jeg saa helst, vi

ogsaa tog Bramstængerne

til Dæks, hvis det

var rigtigt. Med den

Bemærkning tørnede

den Kraftidiot af en

Skipper atter ind

med Flasken for

Munden.

Jeg kan ikke nægte

andet end, at det vel

nok var tilstrækkeligt

til at gaa ud af sit

gode Skind over, og

min Sindstilstand

blev da ogsaa af den

Beskaffenhed, at jeg

var ved at ryge paa

Styrmanden, da han

nærmede sig mig.

Men nu skete der

igen en Forandring

med Styrmanden, da

Skipperen ikke mere

var i Sigte. Det

var, ligesom om han

atter var ved at

komme paa bedre

Tanker.

Han stampede i

Dækket af Arigskab.

— — —

Paa dette Tidspunkt

besluttede jeg endnu

en Gang at forsøge

at faa ham paa ret

Køl som Mandfolk.

— Hør, Higgins, sagde jeg, jeg har faaet en Idé; hvad om vi benyttede os af, at den Gamle sover sin Brandert ud om Natten! Hvorfor skulde vi saa ikke sætte alle Sejl til, mens han snorker, vi kan jo bjerge dem igen om Morgen? Han vil jo ikke mærke noget til den Manøvve, og hvis han spørger om, hvor vi er, saa siger vi det, og at det maa være en ny Strøm, der har ført os nordpaa.

Styrmanden tyggede lidt paa dette Forslag og talte noget om, at det nok var en god Idé, men at gøre saadant mod given Ordre, det var farligt.

— Det kan nu være, hvad det vil, svarede jeg ham; men jeg formoder ogsaa, at det er imod Ordre, naar jeg springer i Ballen for at svømme herfra, for jeg har bestemt ikke Lyst til at blive i denne Pram Resten af mit Liv for at behage den gamle Druk-kendidrik.

Higgins betænkte sig nu atter, men endelig gik det op for ham, at der maatte gøres noget ekstra, hvis han skulde naa hjem til det kritiske Øjeblik.

Han slog til, og vi besluttede altsaa at realisere Idéen samme Aften.

Ved 8-Tiden blev alle Mand kommanderet paa Dækket, uden Fodtøj. Alle Blokke, som knirkede, blev smurte, og den yderste Tavshed blev beordret under Sejlsætningen.

Søfolkene var straks klar over Situationen, og det gik glat med at faa sat Sejl uden de sædvanlige Opsange og Chanties. — Alt under den dybeste Tavshed. — For fuldt Sejlpres stod „Salerno“ nu hjemad med 7 Knobs Fart. Det var ligesom om den gamle Windjammer frydede sig over igen at kunne sprede sine Vinger og vise, at den var homeward bound.

7 Knob i Timen i samfulde 12 Timer skal jo nok vise sig paa Kortet; naar man regner sit Bestik ud. Da Klokkeren var omtrent 12 Middag næste Dag ravede Skipperen igen op paa Dækket, for at trække lidt frisk Luft. Men da laa „Salerno“, rigtignok atter underdrejet med bare Master. Han spurgte os, om vi havde skudt Solen, og Styrmanden viste ham paa Kortet, hvor vi var uden at forklare et Ord.

— Det er dog ganske forunderligt, sagde Skipperen, idet han pegede paa vor Position fra den foregaaende Dag, jeg synes, De sagde i Gaar, at vi var — der.

— Det har ogsaa forundret mig, løj Styrmanden, det maa være en ny Strøm, der er kommen langs her.

— Meget mærkværdigt, Gud véd, om det vil ske igen, sagde Skipperen eftertænkstomt.

— Det skulde ikke forundre mig, indrømmede Styrmand Higgins, idet han blinkede til mig.

— Mig ikke heller maatte jeg udtale.

— All right, lad den bare ligge som nu.

Jeg synes, at med dette lumske, fine Vejr, og saa en ny Strøm, som har vist sig, maa vi yderligere være forsigtige. Og dermed tørnede Skipperen atter ind til Flasken og Rusens Glæder.

Den mærkelige Strøm som kun virkede i Nattetimerne, holdt vi gaaende en Uge, og derved kom „Salerno“ efterhaanden lidt over 600 Mil mod Nord.

Men paa den 9. Nat revnede Ballonen. Skipperen maa den Nat hurtigt være kommet over sin Brandert og har vel saa ligget og reflekteret dybere over den mystiske Strøm, og ved at høre Bølgernes stærke Skvulp mod Skibssiden, er det saa pludselig blevet ham klart, at han var til Nar for hele Besætningen.

Et Øjeblik efter stod han ved Vagtskiftet Kl. 4 paa Dækket i sin Pyjamas og fandt Skuden for fulde Sejl spadserende afsted med 8 Knobs Fart.

Styrmand Higgins og jeg var begge paa Dækket og spadserede fredeligt frem og tilbage Agter og talte om, hvornaar vi kunde gøre Kanalen, da Skipperen, ligesom et andet Aandsyn, viste sig foran os. Higgins var lige ved at gaa paa Halen af bare Skræk, og det gav ogsaa et helt Sæt i mig, thi den Komædie var vi jo slet ikke forberedt paa.

— Hvad betyder det, at De har sat Sejl mod min strengeste Ordre? brølede den Gamle ganske ude af sig selv af Raseri.

„Well,“ sagde Styrmanden helt desperat. Jeg skal nok staa til Regnskab for, hvad jeg har gjort, men hjem vil jeg nu, og De véd jo lige saa godt som jeg, hvorfor jeg maa være i Cardiff snarest muligt.

— Jeg véd intet om det Sludder, Higgins, hvædede Skipperen næsten hvidglødende af Raseri. Jeg véd kun, at naar jeg giver en Ordre, saa skal den pinedød ogsaa respekteres. Gaa ned i Deres Kammer og betragt Dem som i Arrest, indtil jeg lukker Dem ud.

Derpaa vendte han sig til mig, og med et mistænksomt Blik og bydende Stemme befalede han mig at faa alle Mand paa Dækket til at bjerge Kludene. I Løbet af en god halv Times Tid laa den gamle Windjammer atter for næsten de bare Master.

Da dette var besørget, kaldte Skipperen paa mig og sagde: — Faa fat i tre lange Skruer, et Vridbor og en Skruetrækker og kom med mig.

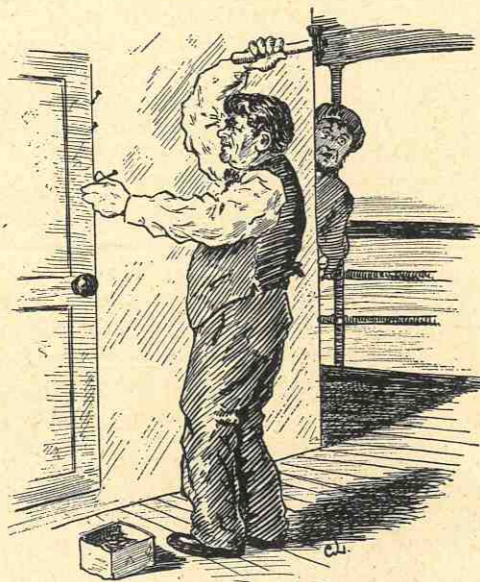
Jeg adlød Ordren til Trods for, at det skummede i mig af Raseri og Trods, men hvad kunde jeg gøre andet. Alene kunde jeg jo ikke lave Mytteri.

Den Gamle skruede nu Kahytsdøren til med de tre Skruer, uden at Higgins mærkede det ringeste.

Ved 8-Tiden om Morgen vaagnede Higgins og vilde aabne Døren for at gaa ud; men han kunde ikke rokke den. Dette vilde antagelig have voldt ham en Del Forundring, Nøglen sad nemlig indvendig, hvis ikke Skipperen havde brugt saa lange Skruer, at to af dem var gaaet langt igennem, saaledes at han straks var klar over, hvad der var sket. Han buldrede nu paa og kaldte paa mig.

— Jeg er altsaa skruet inde, begyndte Styrmanden. — Ja, det kan ikke nægtes; det var det gamle Asen, der besørgede det, jeg maatte holde Lampen, medens han gjorde det, svarede jeg. — Skal jeg befri dem, og i Stedet for skruer Skipperen inde? vedblev jeg, idet jeg haabede, at den vankelmødige Mand nu snart maatte være moden til at kunne handle.

— Desværre tør jeg ikke anbefale Dem at gøre det, thi



Den gamle skruede nu Kahytsdøren til.

det vilde jo være aabenlyst Mytteri og Opsætsighed, svarede han min Sandten.

— Aa, ryg og rejs, fløj det ud af mig, — naar De ikke vil følge mit Raad, saa skal De ogsaa faa Lov at blive, hvor De er, indtil De er mør nok. De glemmer aabenbart helt Deres stakkels Kone.

— Nej, bestemt ikke, men vi vil se Tiden an, svarede han.

— Tror De da, at De vil være opsætsig i Morgen, Higgins? vedblev jeg.

— Jeg véd ikke rigtig; men maaske i Overmorgen, kom det fra ham, og dermed sluttede vi denne Samtale, som dog ikke førte til noget Resultat, ubeslutsom som han var.

Jeg sørgede naturligvis for, at han fik sin Mad rakt ind gennem et Køje, og ellers lod jeg ham passe sig selv, for at han kunde blive rigtig mør og blød.

Den næste Dag fik vi en Sejler i Sigte ret forude, eller hvad der vilde have været forude, hvis vi havde ligget vor Kurs. — Skipperen havde været paa Dækket et Par Gange for at se efter, at der ikke blev draget nogen Fordel af hans Søvn, og saa forsvandt han igen i sin Hule. Styrmanden var blevet fodret gennem Køjet og var stadig subordinær. Jeg vandrede op og ned ad Agterdækket, som om jeg var den Kommanderende, men næsten skummende af Vrede og Skam ved at blive set i en saadan nedværdigende Tilstand af et andet Skib. Det var det fineste Vejr af Verden; Vinden fair for en „homeward bound“, og her laa vi svinebundne med de nøgne Pinde ragende op i Luften som et Pindsvin.

— Er De stadig subordinær, prajede jeg Higgins gennem Køjet.

— Ikke saa meget som igaar, kom det nølende fra ham.

Der kommer en Sejler ned imod os for alle de Klude, den kan bære, vedblev jeg, og det skulde saamænd ikke undre mig, om den drejede bi og spurgte os, om vi ønskede Assistance, thi han maa jo bestemt tro, at vi enten er syge eller gale.

Sejleren kom os nu hurtigt nærmere, og det viste sig at være en gammel Kending, nemlig Barken „Two Sisters“ af Cardiff, ført af Higgins Svoger. Min Anelse gik i Opfyldelse; da den var kommet paa Prajehold, drejede han til Vinden, og Skipperen prajede os gennem Raaberen om vi ønskede Hjælp.

Jeg svarede ham, at ud over at Skipperen var drukken, og at vi havde ligget og pjasket paa denne Manér i de sidste 6 Uger, var der ikke noget særligt.

En skraldende Latter modtog mit Svar, hvorefter Jollen blev firet af, og den fremmede Skipper lod sig ro over til os.

Det første han spurgte efter, da han kom om Bord, var Styrmand Higgins, og jeg satte ham i faa, kraftige Ord ind i Situationen, og førte ham til Køjet hvorigennem han kunde tale med ham.

— God Dag, Svoger, sagde han med lidt skadefro Stemme, — jeg kan hilse Dig mange Gange fra Mary. Hun havde det forresten ikke videre godt, da jeg sejlede fra Cardiff, og Doktoren var aldeles ikke tilfreds med hende. — Vi havde jo ventet Dig hjem forlængst.

Man forstaa Styrmand Higgins Vrede ved at høre den lidet opmuntrende Meddelelse, han kom med.

— Hvad skal jeg da gøre, spurgte han Svogeren.

— Jeg véd nok, hvad jeg vilde gøre, naar jeg vidste, at min Kone var syg, og jeg ønskede at komme hjem, jeg fandt mig ikke i en saadan Behandling, svarede Svogeren.

I dette Øjeblik kom vor Skipper op paa Dækket; han var stadig i sin Pyjamas og havde et Glas meget stærk Toddy i Haanden. Han kom sejlende hen mod os, og da han saa den

fremmede Skipper, hvem han godt kendte og hadede meget, fordi han ikke var forsigtig som han selv, men tværtimod altid gjorde sine Rejser i den halve Tid, blev han indædt rasende og beordrede ham i en meget udfordrende Tone til at forlade Skibet.

De to Svogre shakede hands gennem Køjet, og snart efter fortsatte „Two Sisters“ sin Vej Syd efter med Røjlerne i Top.

Med faa Ord forklarede jeg Skipperen, at Førstestyrmands Kone var syg og henstillede til hans eventuelle Følsomhed, at han maatte lukke Styrmanden ud af hans Arrest og sætte nogle Sejl, for at vi kunde komme hjemad.

— Næ, De kan tro nej, hikkede Bæstet, — han bliver hvor han er, og da jeg nu har paa Fornemmelsen, at Higgins vil blive meget opsætsig, saa tror jeg, at endnu en Skrue eller to i hans Dør vil være hensigtsmæssigt.

Vi begav os derpaa hen for at iværksætte denne skumle Plan.

— Nu skal De faa et Par Skruer til i Deres Dør, Mr. Higgins, da jeg er bange for, at Deres Lyst til at komme hjem og være Amme nu er alt for overvældende, lød det spottende fra Skipperen.

Næppe havde han imidlertid faaet udtalt disse Ord, førend der lød et mægtigt Brag, og hele Dørfyldingen splintredes til Pindebrænde, der røg om Ørene paa Skipperen, og et stort Stykke ramte ham i Panden og strakte ham blødende og næsten bevidstløs i Dækket.

Ud af Ruinerne af Døren kom Førstestyrmand masende ud. Han var omsider vaagnet til Daad og løbet Amok mod den lukkede Dør.

Han greb som en rasende Skipperen i Kraven og halede ham som et Knippe Brænde baglæns ind i hans Kahyt og beordrede mig til at være parat med Vridbor, Skruer og Skruetrækker til at skruer Skipperens Dør til.

Den Gamle hvædede som en rusten Sav i Søm og protesterede af alle Kræfter, men der hjalp ingen kære Mor. Efter at Higgins havde fjernet hans Lager af Rom- og Whisky-flasker som sikkert voldte den uforbederlige Drukkenbold de værste Kvaler, blev hans Dør forsvarligt skruet til.

I mindre end et Minut efter at den sidste Skrue var blevet drevet ind, stod Førstestyrmand paa Poopen og brølede som en Tyr, beordrede han alle Mand paa Dækket til at sætte Sejl.

I den smarteste Tid, som jeg nogen Sinde har set det blive gjort i, fløj Sejlene til Vejrs, under Sang og Lystighed, og den gamle Windjammer vendte Stævnen Nord efter, yndefuldt drivende og med Skum for Boven, befriet for sin onde Plageaand, som saa længe havde stækket dens Vinger.

Den nye Skipper og jeg spadserede frem og tilbage paa Luvsiden af Halvdækket og drøftede Begivenhederne.

— Jeg vidste, at De snart vilde blive opsætsig, sagde jeg.

— Gjør De, svarede Higgins. Ja, havde De sagt mig dette for tre Dage siden, saa havde jeg aldrig troet det, thi det er jo imod enhver Tradition paa Søen at være opsætsig mod sin Skipper. Men — tag nu tre Flasker af Skipperens Rom og giv dem til Kokken, saa Folkene kan faa sig en Omgang Punsch, og saa indfører vi i Journalen: — „Spærrede idag Skipperen inde, lidende af Delirium tremens og konfiskerede hans Lager af Drikkevarer“. Saadan skal det være, for nu vil jeg, saa sandt som jeg er en pligtopfyldende Ægte-mand, hjem til Mutter . . .

Tre Dage efter oplevede vi, at den vidunderlige Skipper var kommen paa et Drankerhjem, og at Higgins Kone havde faaet Tvillinger.

Forfatteren Knud Andersen og »Vikings«s Læsere

UNDER vort Besøg om Bord i „Monsunen“ bad vi Andersen om et Par Ord paa Falderebet til vore Læsere. Som Svar herpaa sendte Forfatteren os nedenstaaende Brev:

Frederiksholms Kanal 19.—6.—29.

Kære Vikingen!

Det er meget ubetænksomt af dig at bede mig sende dine Læsere en Hilsen i denne Tid, da jeg én Time af Dagen er Skipper paa min gode Fiskekutter „Monsunen“, den næste fungerer jeg som Messedreng, den 3. som Baadsmænd, den 4. som Vært for en Skare Mennesker, der vil se Skibets Indretning, den 5. optaget af Forsøg paa at overbevise en Dame om, at jeg er et ganske fornuftigt Sømenneske og ikke Spor sørøverisk. Altsaa fuldt optaget; men vil du trykke mit Digt „Dønningen“ til dine Læsere, skal det være min Hilsen.

(sign). Knud Andersen.

Vi imødekommer Forfatteren og glæder Læserne med:

DØNNINGEN

Jeg er Dønningen, der haster over milevide Have ført ustandseligt af Kræfter, som mit Væsen knapt forstaar, men som hvisker: „Du skal vandre over milevide Have bare vandre, til du raver, til du segner og forgaar.

Jeg var Dønningen, den tavse, uden Vilje, uden Tanke, kun en Anelse af Rytmen i en lydløs Melodi, til en Aftenstund jeg hørte Havets store Hjerter banke, til en Aftenstund jeg hørte, hvad der græd og lo deri.

Til jeg spejlede et Billed af en Maanebaad, der vager paa en Sø af svimle Stjerner i det dybe Himmelrum; til jeg spejlede et Billed af en ensom Fugl, der drager over Havet som en Tanke — bare mere tyst og stum.

Siden den Dag maa jeg favne alt det triste, alt det glade, Livets sære Spil af Syner under dønningshastig Flugt; Havets tavse Dyb af Længsel og dets endeløse Flade, hvor de vilde Stjerner spejles, naar den store Sol er slukt.

Til en Morgenstund, jeg stiger over Strandens lave Banker, naar min Sjæl er ren og rede — endnu ved jeg ikke naar — men jeg ved, at jeg maa tolke Havets Længsel, Rummets Tanker i et Orgelbrus af Brænding, før jeg segner og forgaar. —

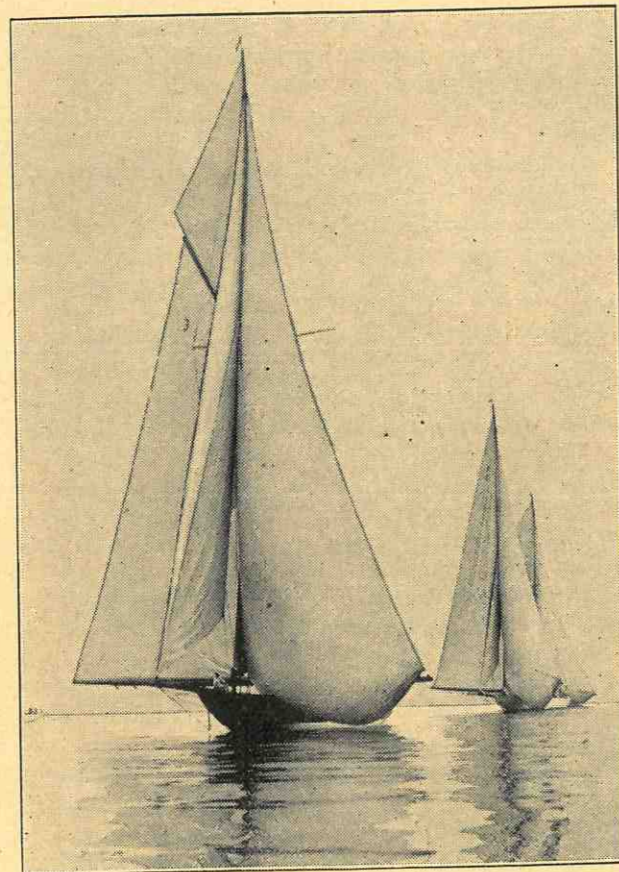
Knud Andersen.

UNDER de store Tørlægningsarbejder, som den italienske Regering har sat i Gang paa Nemisøen, er nu en tredje Del af Caligulas Skibe kommet over Vandets Overflade og man har forleden gjort det første værdifulde Fund. Det lykkedes at afdække et pragtfuldt Ulvehoved, udført i Bronze, et Sidestykke til det, man allerede for en Menneskealder siden fiskede op fra Søen og som nu befinder sig i det romerske Nationalmuseum. Desuden er man ved en systematisk Gennemgang af Skibsskroget begyndt at bringe en Mængde mere eller mindre værdifulde Genstande for Dagens Lys.

I Sejlsportens Tegn

SLUTNINGEN af Juni — og hele Juli Maaned har været — og er knyttet til Sejlsportens herlige Udøvelse ikke alene herhjemme i vore Farvande, men ude omkring gaar det løs med Kappestriden indenfor denne Søsports brede Felt. Herhjemme tog man kraftigt fat i afvigte Uge og ude omkring ligger man heller ikke paa den lade Side.

Nedenstaaende Billede viser et Par prægtige Fartøjer, Sir Thomas Liptons „Shamrock“ og Mr. A. A. Patons „Lulworth“.



„Shamrock“ og „Lulworth“

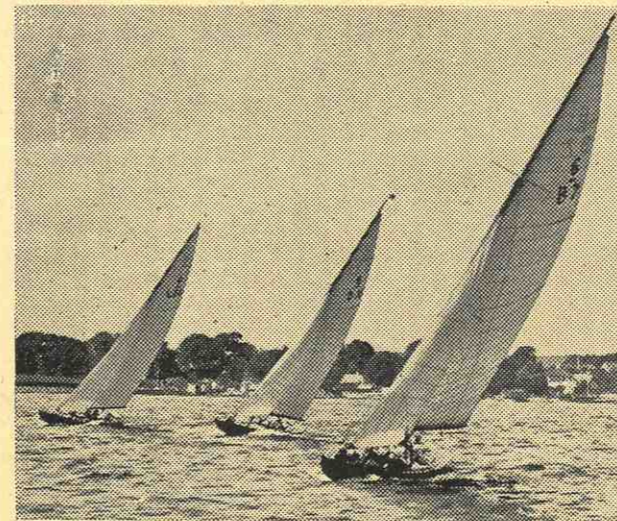
Øresunds-Ugens første Dag blev en god Begyndelse. Der var ganske vist udeblevet nogle Fartøjer, men det blæste en sydøstlig Brise, hvis Hastighed blev aflæst til 5,6 Meter i Sekundet, en ganske pæn Kapsejls-Luft.

Ombord i Dommerskibet „Henrik Gerner“ var bl. a. Formanden for Kgl. Dansk Yachtklub Kommandør Harttung, Præsidenten for den kgl. belgiske Yachtklub M. Albert Grizard med flere andre Notabiliteter.

SØFARTSMINISTER Stauning og Statsbanerne er enige om, at der skal bygges en ny stor Isbryder, efter de Erfaringer, man har høstet sidste Vinter.

Sagen er forelagt for Folketingets Finansudvalg, som har givet sin Tilslutning til, at der anvendes indtil 10,000 Kr. til Forundersøgelser og et Projekt.

Et udførligt Referat tillader vor ringe Plads os ikke at give, hvilket jo ogsaa er overflødig, da „Vikings“ jo først kommer Læserne i Hænde, naar alle sejlsportinteresserede forlængst gennem Dagspressen har gjort sig bekendt med den interessante Uges Begivenheder.



Et Lynskud af Aarets første, store Kapsejls, der fandt Sted Søndagen den 16. Juni. Billedet viser det startende 6 Meter-Felt. Nærmest Tilskuerne ses Løbets Sejrherrer: 6,B7, den belgiske Baad „Ubu“.

EN af Københavns Lodseris ældste og dygtigste Lodser, N. P. Christiansen, afgik fornylig ved Døden, kun 58 Aar gammel. — Den Afdødes sympatiske, hjertelige og altid venlige Væsen skaffede ham en stor Vennekreds.

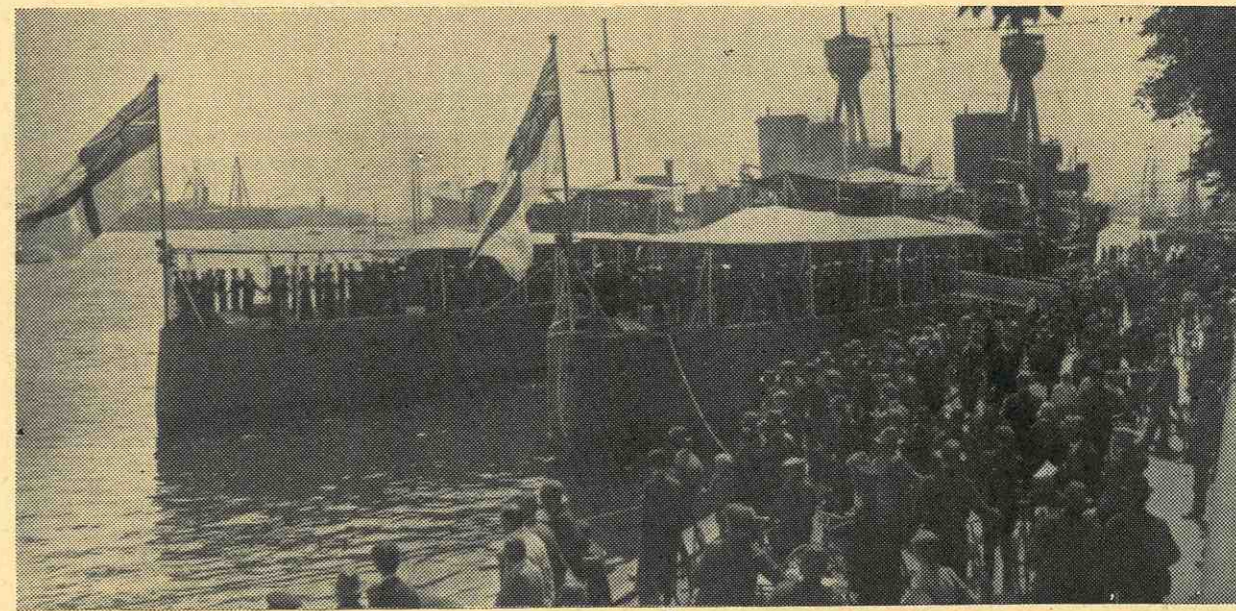


Lods Christiansen var født i Store Magleby og kom som 14-aarig til Søs paa Langfart med Fanø Sejlskibe. I 1892 tog han Eksamen paa Fanø, kom som 2. Styrmand med 3-mst. Skonnert „Verdante“ og senere som 1. Styrmand med Barken „Esmeralda“, begge Fanøskibe. I 1897 blev C. ansat som Volontør ved Københavns Lodseri og ved Aarskiftet udnævnt til Lods, som han vedblev at være i 28 Aar, da Sygdom knækkede hans Arbejdskraft.

LANDSKRONA Svømmeselskab har besluttet at iværksætte en Øresundssvømning fra Taarbæk til Landskrona Søndag den 15. Juli. Svenske og danske Svømmere vil blive indbudt til at deltage i Konkurrencen.

ALESUNDSAMPEREN „Skolma“ strandede, som vore Læsere maaske erindrere, i Januar Maaned paa Bornholm, men Besætningen blev reddet af nogle bornholmske Fiskere. I det norske Statsraadmøde forleden vedtoges det at tildele de bornholmske Redningsmænd Julius Hansen, Johannes Andersen og Einar Hansen, alle boende i Svaneke, Sølvmedaillen for ædel Daad.

Den engelske Eskadres Besøg



I Midten af Juni havde vor Hovedstad Besøg af en engelsk Eskadre, som gav Langelinie den fornødne Tiltrækningskraft, for at Københavnerne i Tusindtal kunde finde Vej ud til vor skønne Promenade.

Med stor Velvilje fik Publikum Lov til at gaa om Bord paa Krydserne for at tage Skibene i nærmere Øjesyn, og vi maa tilføje, at der var stort Ryk til denne Attraktion.

Den 15. Juni aflagde Hans Majestæt Kongen et Besøg i Admiralskibet og blev vist rundt af Admiral Best.

Kongen underholdt sig med adskillige af Skibets Besætning, der paraderede ved Ankomsten og Afgangen.

Et 60-Mands Marineorkester spillede Tappenstregen, da Kongen kom og gik fra Borde. Samme Aften var Admiralen og hans Skibschefer til Taffel paa „Sorgenfri“.

Under Besøget havde Mandskabet rigeligt med Landlov, som de i fuldt Maal udnyttede til Besøg ikke alene i Byen, men ogsaa til Nordsjællands skønne Egne.

Knud Andersens store Atlanterhavs-Eventyr

N EDE ved Frederiksholms Kanal træffer vi Sømandsdi-
teren *Knud Andersen* med hele Familien travlt beskæf-
tiget med sit forestaaende Atlanterhavstogt for Øje.

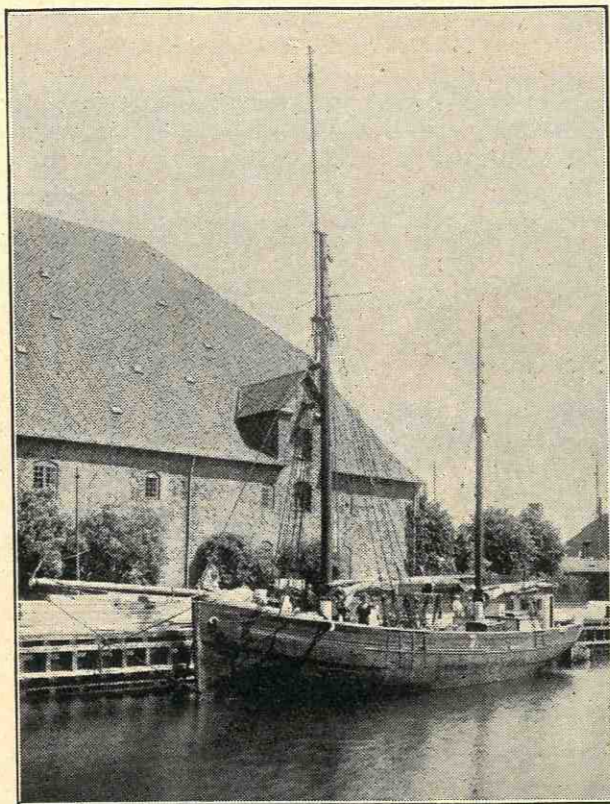
Andersen har, som han selv fortæller os, sat Rub og Stub
til for at virkeliggøre den Drøm, som i 18 Aar har fore-
svævet ham som det skønneste Eventyr i denne Verden.

Efter længe at have søgt efter en passende Skude, fandt
han hos Skibsmægler *Axel Lindblom* i Halmstad en for-
staaende og langtfra smaalig Medhjælper, som da ogsaa skaf-
fede ham den franske Fiskekutter, der af Andersen blev
kaldt „Monsunen“, og som efter Reparation i et og alt vil
opfylde de Betingelser for Opholdet, som A. og hans Fa-
milie stiller til deres midlertidige Hjem ude paa Atlanten.

Oppe paa Aalborgs Maskin- og Skibsbyggeri fandt *Andersen*
ligeledes den bedste Forstaaelse hos Direktør *Mygind*,
der sammen med alle Arbejderne viste den største Interesse
og Iver for at færdiggøre Reparationerne og indrette alt
saa praktisk som muligt og svarende til Formaålet.

Andersen, som den gamle prøvede Søulk han er, fortæller
glædestraalende, at for hver Dag Afrejsens Dag nærmer sig,
stiger Humøret, og det skal nok kulminere, naar vi vel har
forladt Havnen, vær overbevist om det, følger han energisk til.

Omtrent af samme Mening er aabenbart den elskværdige
Hustru, der ikke har saa lidt Hyre med at passe paa Bør-
nernes muntre Leg paa Dækket og i Rigningen, her inde
ved Bolværket er det lidt mere vanskeligt end det bliver
ude, for hver Dag kommer Slægtninge, Venner og Bekendte
samt ikke saa faa Nysgerrige, der vil bese Skuden og er
interesserede for den stærkt læste og meget afholdte For-
fatters forestaaende Togt.



Fiskekutteren „Monsunen“

Om selve Planerne med Sejlsadsen fortæller *Andersen* os,
at hans Hensigt er at gaa 4 Gange over Atlanten, og Be-
søgene gælder Eng. Kanal, Madeira, Canariske og Capver-
diske Øer, Brasiliækysten, La Platafloden, Tristan da Cunha,
Kapstaden, Skt. Helena, Ascension, Vestindien, U. S. A.,
Azorerne, Middelhavet og hjem igen til Danmark.

Hele Turen menes at kunne strække sig over et Par
Aar, hvis da alt gaar planmæssigt. Og af den bestemte Me-
ning er nu en Gang *Andersen*, det maa der ikke næres
ringeste Tvivl om; men en anden Side af Sagen er, om
det nu ogsaa vil lykkes Forfatteren af Bogen om Atlanter-
havet, Sømandslivet og Mysteriet derude at faa denne skre-
ven for at aflevere den til Gyldendalske Forlag, som selvfølge-
lig imødeser en stor Succes, naar dette Værk udkommer.

Men ogsaa med Hensyn til dette ser Skribenten meget
optimistisk Fremtiden imøde. — Jeg skriver meget hurtigt,
naar Indtrykkene fanger min Interesse og ude paa Havet
kan man jo næsten ikke andet end at blive inspireret hver
ledig Stund man har tilovers, og der vil sikkert blive nok
af Tid til literære Sysler.

Forinden vi forlader „Monsunen“, har vi et Spørgsmaal
paa Læben, som vi næsten trykker os over at fremkomme
med til den lykkelige Forfatter, og det er netop angaaende
Familien, Hustru og Børnernes Fremtid, om de nu ogsaa kan
finde sig i et saa langvarigt Ophold i Ensomheden? Lidt
senere i Samtale med en gammel Ven af Familien, selv
Skipper, faar vi al fornøden Underretning, idet denne un-
derretter os om, at netop Fruen er lige saa tilfreds ved Tan-
ken om den forestaaende Forandring, som Manden og med
Hensyn til Børnene har det heller ingen Nød, forsikrer Kap-



Familien Andersen paa Dækket

tajnen os. Hele deres Higen og Tragten gælder Søen, saa
det skal nok klappe rigtigt.

Om nogle Dage staar det udover til *Knud Andersens*
store Eventyr, og mange gode Ønsker vil følge ham og hans
Familie om, at alt maa gaa saa programmæssigt som muligt,
thi da kan vi sikkert vente et stort og frugtbringende Ar-
bejde fra den yndede Forfatters Haand.

D EN 17. Juni 1902 blev Maskinmester *Axel Vilhelm Pe-*
tersen ansat som Maskinassistent i S/S „Oscar II“ og
kunde saaledes den 17. i forrige Maaned fejre 25 Aarsdagen
som Maskinmester i D. F. D. E.



har faaet en stor Vennekreds.

Fra August 1907 har Mester *Peter-*
tersen været ansat som Undermester,
til han i April 1927 blev udnævnt til
Maskinchef, og nu forretter Tjeneste
i Sydamerikafarten med S/S „Texas“,
hertil der gik mange gode Ønsker
paa Jubillæumsdagen, saavel her-
hjemme fra som ude fra, hvor Me-
ster *Petersen* ikke alene er kendt
som en pligtopfyldende og dygtig
Mester, men tillige i Aarenes Løb

P ENSIONERET Fører fra D. F. D. S. *Vilhelm Au-*
gust Jørgensen er den 26. Maj afgaaet ved Døden efter
længere Tids Svagelighed. Den Afdøde var meget velanskre-
ven i sit Rederi og agtet og afholdt in-
denfor de Kredse, hvori han færdedes.

Kaptajnen var født i Flensborg og kom
i 16 Aars Alderen til Søs i hjemlig Fart,
derefter paa Langfart med Skonnerbrig-
gen „Grijalva“ af Fredericia og senere
i engelske Sejlskibe. Tog Examen fra
Svendborg i 1877 og kom i 1880 i
D. F. D. S., hvor han bl. a. førte „Da-
nia“, „Nicaloi II“, „Store Bælt“ og „Es-
bjerg“. Efter 40 Aars Tjeneste tog Kaptajnen sin Afsked
i 1920.



N ORGES største Skib „Kosmos“ er søsat i Belfast. Koge-
riskibet er 550 Fod langt og paa 22,000 Dødvægt Tons,
bygget som et almindeligt Tankskib til Lloyds højeste Klas-
se og efter Isherwoods System. Kogerimateriellet bestaar af
8 Hartmanns Olieekstraktionsapparater, 4 Hartmanns Koge-
apparater og 24 store Kedler. Endvidere 12 De Laval Sepa-
ratorer for Oliecentrifugering, specielle Separatorer for Lim-
vand og et større Anlæg, der skal levere 200 Tons Fersk-
vand pr. Etmaal.

Maskineriet bestaar af en 4-Gangs Maskine paa 5200 HK.
med 5 Kedler, 250 lb. Tryk, kunstigt Træk og overhedet
Damp. Skibets Fart bliver 11½ Knob. Besætningen er paa
350 Mand.

S KIBSREDER, Kaptajn *A. M. Knudsen*, Sønderho paa
Fanø, fyldte fornylig 80 Aar. Han er ud af en stout og
dygtig Sømandsslægt, blev selv i en ung Alder Skibsfører og
senere Reder. Kaptajn *Knudsen* er meget anset paa Øen og
har i flere Aar været Sogneraadformand. Desuden har han
været Medlem af Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederifore-
ning og af Skibsfartens Ulykkesforsikring. Kaptajn *Knud-*
sen er en Mand, der har gjort Fanø Sømandsstand Ære.

I det sidste halve Aarhundrede har Skibsmaskinen gjort
meget store Fremskridt.

For 50 Aar siden anvendtes Compound-Maskinen, og
Damptrykket var 65—70 lb. pr. in. Senere var det et Skridt
fremad, da 3-Gangs- og 4-Gangs-Maskinen indførtes, dertil
kom Dampturbinen og elektrisk Drift. Tillige har Diesel-
motoren gjort saa store Fremskridt, at Halvdelen af den
Tonnage, der nu er under Bygning, er motordreven.

Rekordfisken fra Florida

D EN største Fisk, som nogen Sinde er taget til Fange af
en Lystfisker med Snøre og Krog i Florida, blev for



En velvoksen Lækkerbisk

nylig halet i Land og anbragt paa et Brædt for at foreviges
sammen med Fangeren, *Mr. Upton Mac*.

Den vejede omtrent 150 Kilo, og man havde det største
Arbejde med at hale Kavaleren op paa Stranden.

Fisken har aabenbart ikke været meget livlig af sig, ellers
forstaar man ikke, hvorledes den Fangst er foregaaet. Dens
Kød skal efter de Indfødtes Fortælling have smagt fortræffe-
ligt.



Grønlandsfareren

Den 19. Juni afgik Motorgaleasen „Sigrid“, der tilhører „Den Grønlandske Handel“, til Grønland.

Galeasen, der laster henimod 100 Tons, og føres af Styrmand Rosfeldt, kom hertil sidste Efteraar for at underkastes en større Reparation.

Tidligere har „Sigrid“ deltaget i Kystfarten i Vestgrønland med Station i Upernivik, hvortil den har lastet grønlandske Produkter fra de mindre Bosteder paa Kysten. Denne Gang gaar Skibet op for at genoptage en Rute med Station i Egedesminde, hvorefter et andet af Handelens Skibe „Sælen“ vil faa Station i Upernivik. Et tredje af Handelens mindre Fartøjer „Hvalen“, (tidligere Knud Rasmussens første Ekspeditionsskib „Kap York“) faar Station i Godhavn.

Alle tre Fartøjer overvintrer i Grønland.

RADIOTELEGRAFIST Arthur Henry Haugsted Hullevad afgang den 4. Maj ved Døden efter i længere Tid at være plaget af en ondartet Halslidelse. Hullevad var fra Dragør og hans Uddannelse foregik ved Københavns Radioskole, hvor han fik Certifikat af II Klasse i 1921. Kort Tid efter kom den Afdøde med S/S „Transwaal“, Dampskibsselskabet „Orient“, derfra overgik han til det Oversøiske Compagnis S/S „Yokohama“, og S/S „Pacific“, derefter tog han Certifikat af I. Klasse, men umiddelbart efter fik han sit Knæk.



Den Afdøde, der kun opnaede en Alder af 28 Aar, var meget afholdt indenfor Kollegernes Rækker og for Forældre og Paarørende var det ligeledes et haardt Slag, da Efterretningen om Døden indtraf.

Lods S. Hansen ved Horsens Lodseri er blevet Lodsformand ved Lodseriet efter Lodsformand S. N. Houman.

Marineministeriet har udsat en Ærespræmie til Aarhus Sejlklubs Jubilæumskapsejlad ved Aarhus den 21. Juli.

Den kendte dansk-amerikanske Skrædermester Peter Thomsen fra Philadelphia har begyndt sit aarlige Sommertogt i de danske Farvande. Fra hans Yacht „Pan“ vajer nu Stjernebanneret ud for Langelinie.

FHV. Fører i D/S „Vendila“, Kapt. P. Chr. Rasmussen, er afgaaet ved Døden nær 62 Aar gammel. For 6 Aar siden sluttede han Søen efter at en Hjertesygdom begyndte at knække den saa pligtopfyldende og afholdte Kaptajns Arbejdskraft.



Som ung sejlede R., der var født paa Rødby Mark med Skonnerter paa Færøerne, senere som Matros med Briggen „Dagmar“ fra Vejle, tog Eksamen fra Bogø i 1893, blev Reserveløjtn. i 94. Var Styrmand i 3 Aar med Færødamperen „Foringur“ og derefter fra 2. Styrmand til Fører i Svendsen & Christensens Selskab, først i S/S „N. G. Petersen“ og senere i S/S „Christensen“, hvilket sidste den Afdøde førte i en halv Snes Aar for derefter at slutte med S/S „H. Pontoppidan“.

MASKINMESTER Emil Mønsted er afgaaet ved Døden paa Balders Hospital den 8. Juni efter kort Tids Lidelser af Mavesaar, idet han blev afmønstret fra S/S „Hindsholm“ den 12. Maj d. A. for at holde Ferie og indlagt paa Hospitalet den 28. Maj. Mester M. blev ansat i Dansk Russisk D/S. i 1893 og overgik til D. F. D. S. i 1920 med „Generalkonsul Pallisen“, var senere i S/S „Uffe“, S/S „Svanholm“ og fra Oktober 1924 med S/S „Hindsholm“.

Om den Afdøde lyder kun de smukkeste Ord nu da Døden saa brat kappede hans Livsgerning over og tog ham bort fra de mange, der satte Pris paa hans bramfri Væsen.



DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB

KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Vare-

Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG · M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade · Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

JOHS. UTZON
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
Telef. 2075 & 2200 Statstelefon 2 AALBORG
Telegr.-Adresse: »UTZON«



IVER C. WEILBACH & CO.

SØLVER & SVARRER

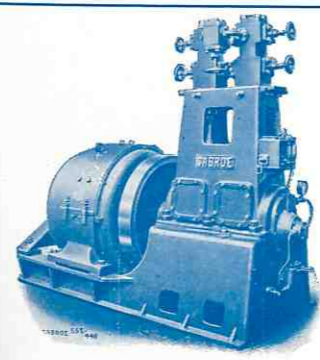
Kataloger & Special-Brochurer sendes portofrit paa Forlangende

Eneste Specialforretn. i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmark.

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

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

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

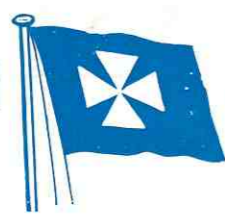
SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842

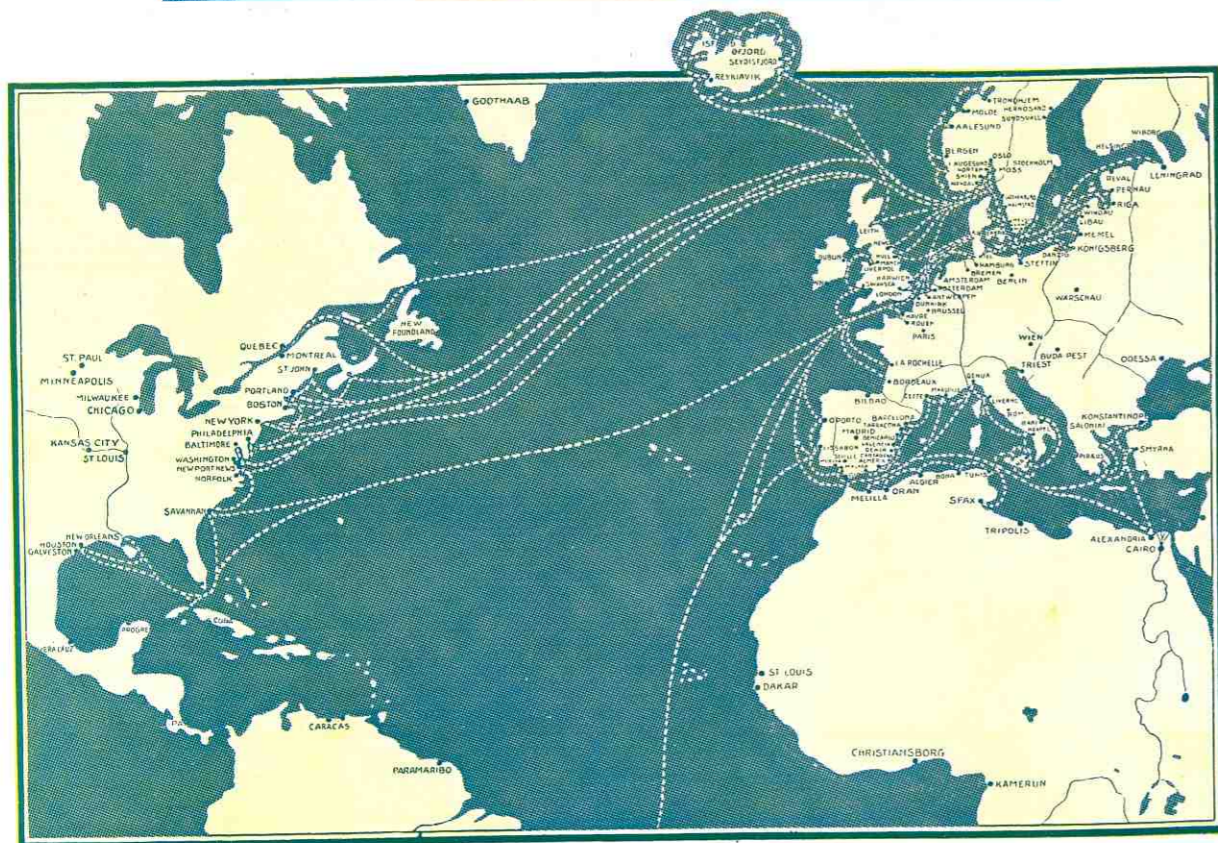
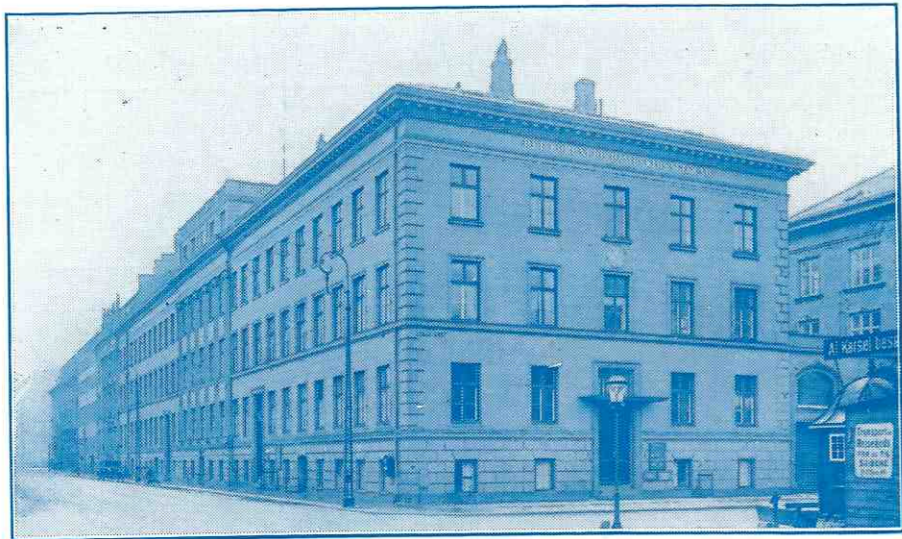




DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTRERERE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejskibsrederier, Forening 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

SØNOVELLE-MAGASIN

RIGT ILLUSTRERERE OPLEVELSER, FØRTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



AUG. 1929 36 Sider

Fernando Cortez har naaet sit Maal — Stillehavet.

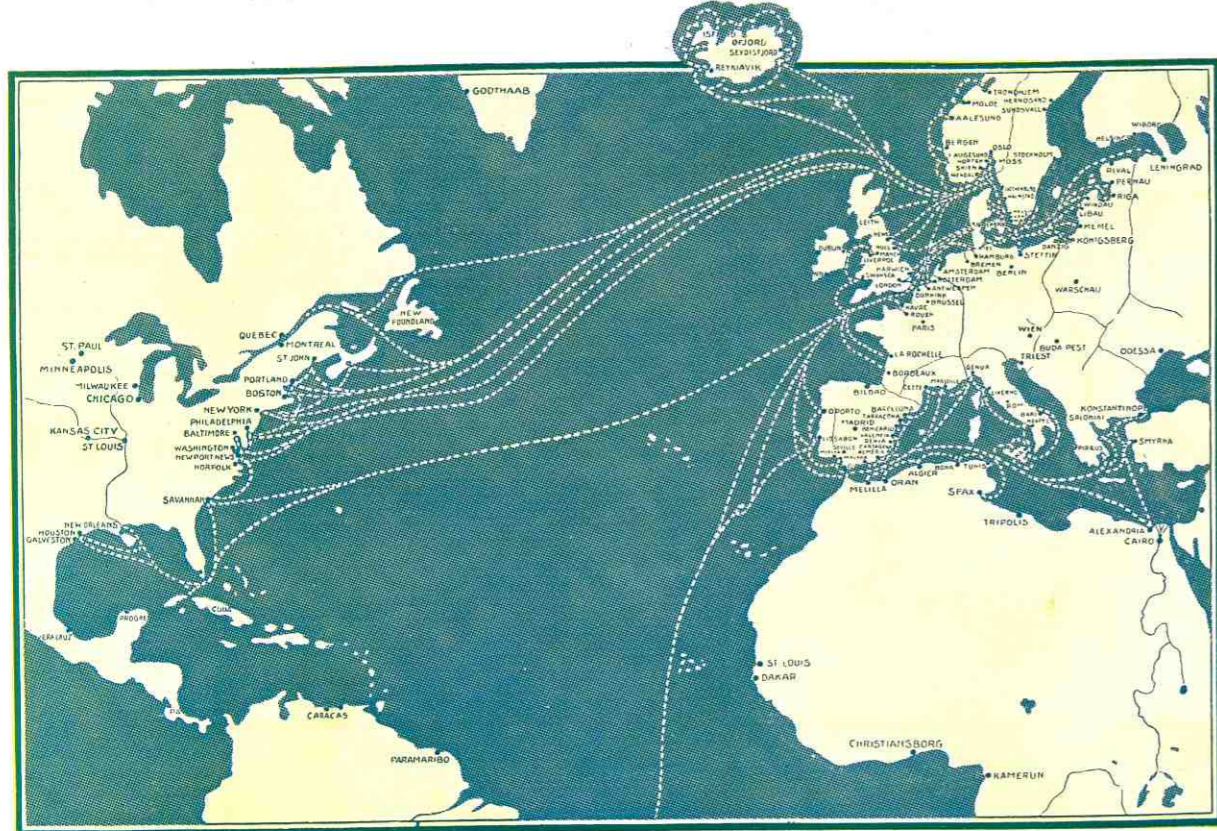
36 Sider 6. AARG. No. 8



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

SØNOVELLE-MAGASIN

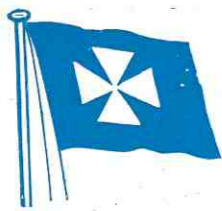
RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



AUG. 1929 36 Sider

Fernando Cortez har naaet sit Maal — Stillehavet.

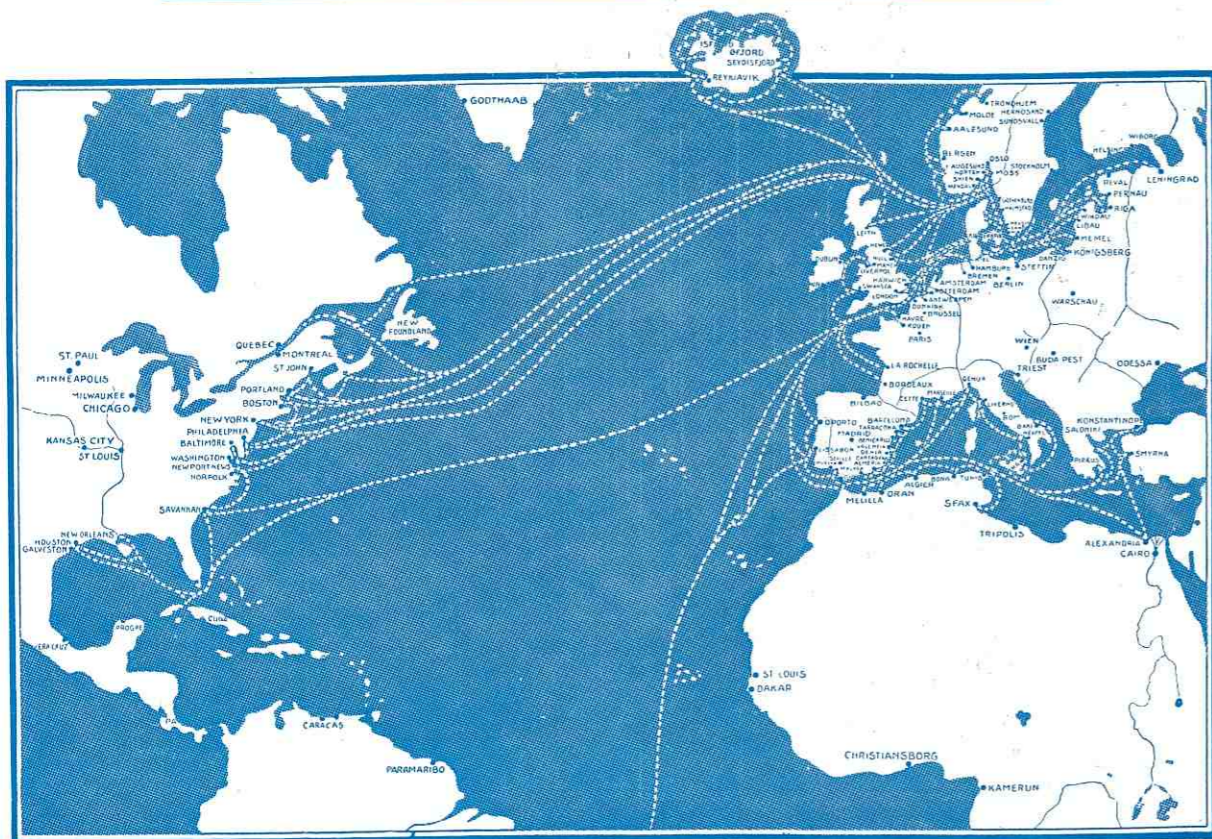
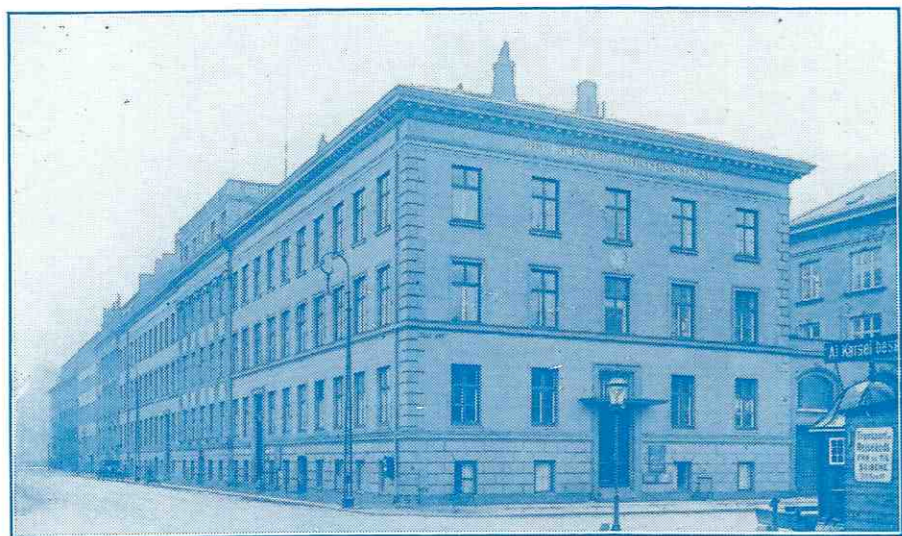
36 Sider 6. AARG. No. 8



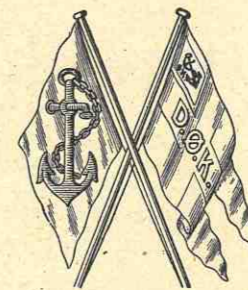
DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

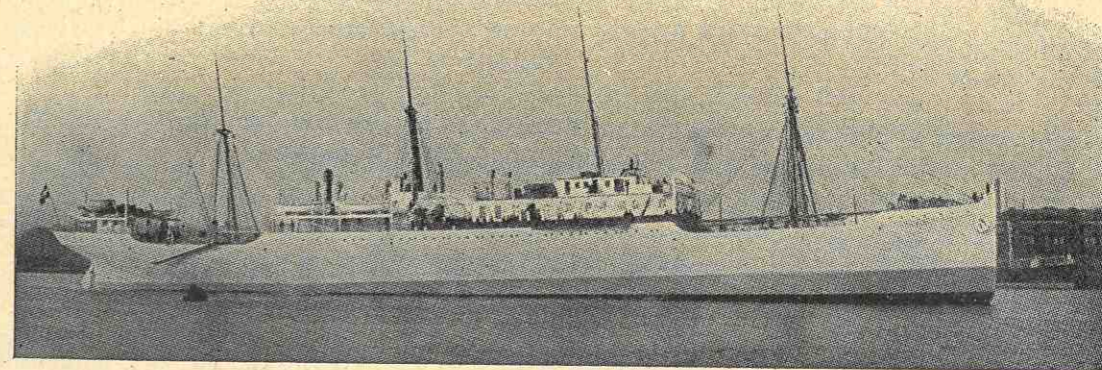
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny,
Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban,
Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT





Til »Vikingen«s Venner

Ved Nytaar var »Vikingen« ved at synke,
det var følt, da jeg traadte til,
jeg hørte Rotterne pibe og klynke.
Vi var bordfyldt, — alt stod paa Spil.

Men saa gjorde vi, hvad vi kunde,
og det gik jo, vi ku' luve op,
til omsider det lykkes at runde
om Faren og ranke vor Top.

Og med seks Numre bagud vi pejle,
vor Redning, saa Faren er endt,
bestandig opad vi sejle —
Vi har Fremgang — 50 pro Cent.

Derfor Tak til »de gamle«, der var støtte
gennem Modgang, som »Vikingen«s Ven,
samt »de nye«, der senere mødte . . .
for nu er vi jo all right igen!

Ad. Pederstrup.

Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.
Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn.
Telf. 5990.

Danske Søspejdere, »Drakenberghus«, Aarhus.
Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
Esbjerg.

Interesseforeningen for Fiskefartøjsejere og Redere,
Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn.
Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adellersgade
8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Indholdsfortegnelse

Til »Vikingen«s Venner, af Ad. Pederstrup.

Fernando Cortez, For- og Bagsidebillede og Tegninger
af Georg Lütken.

S/S »Skinfaxe«s dramatiske Grønlandsfærd. En Del-
tagers Skildring, genfortalt af Maskinmester Aage
I. Chr. Pedersen. Billederne specielt fotogra-
ferede til »Vikingen«.

Fra det gamle Nyboder, af Ad. Pederstrup. (Illustr.)
Over Atlanten i aaben Baad. (Illustr.)

Da »Orion von Krautsand« forliste. (Illustr.)

Skoleskibet »Viking«, af Ad. Pederstrup. (Illustr.)

»Monsunen«s Eventyr, med Billeder, specielt fotogra-
ferede til »Vikingen«.

Hjemlandets Toner — af Allan Larsen, med Tegning
af Georg Lütken.

Da Kaptajnens Hjerte bristede. — Den gamle Sø-
mandspræst fortæller. — (Illustr.)

Fremmede Gæster i Havnen. (Illustr.)

Automobil-Baaden. (Illustr.)

To Maaneder ved Cap Horn. Sejlmageren fortæller,
med Tegning af Georg Lütken.

Et Krigsminde, af Allan Larsen, med Tegning af
Georg Lütken.

Min første Hyre, af Ad. Pederstrup, med Tegningen
af Georg Lütken.

Smaanyt m. m.

Alle Henvendelser til »Vikingen« bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32.
Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR.
OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
NY ØSTERGADE 32 * TELEFON 9822

Fernando Cortez

I Medelin i Estremadura under den spanske Krone
sad en fattig Adelsfamilie Cortez og hutlede sig
gennem Tilværelsen paa et lille Landgods.

Sønnen Fernando el-
ler, som Navnet udtales,
Hernando, viste allerede
i Barneaarene saa store
Evner, at Faderen ved
formuende Slægtninges
Hjælp fik ham til Salo-
manca for at studere Lov-
kyndighed, thi Landlivets
Idyl interesserede aaben-
bart ikke Fernando, hans
Fremtidsdrømme bevæge-
de sig i en ganske anden
Sfære.

Lovkyndigheden tog
han med som nødtvungen
Ballast, men fordybede
sig ikke videre i dens
Snirkelkroge.

Til Kammeraterne ud-
talte han: »Ruster jeg
her, saa ruster jeg,« og
saa afbrød han brat sine
Studier og meldte sig til
Hæren.

I 1503 finder vi Cortez kæmpende med stor Tap-
perhed i Italien.

Noget senere siger han Farvel til Evropa og støv-
ner mod Cuba, hvor en Slægtning af Familien, Ve-
lasques, er Statholder, og der begynder hans store
Eventyr.

Cortez plager Velasques, om han ikke maa gaa
paa Opdagelse og Erobring i Nordamerika. Af Her-
mandez Cordova, der havde opdaget Kysten af Yuca-
tan, lærte han Ruten at kende, og af Grijalva, der
havde besejret nogle af de indfødte Stammer, erfarede
han, at der var et stort og gyldent Rige, hvis Høv-
ding eller Kejser hed Montezuma, og at Landet kald-
tes Meksiko. Indbyggerne var et højt kultiveret In-
dianerfolk, som let kunde betvinges. Disse Indianere
kaldtes Azteker, og dem vilde Cortez paatage sig at

faa Bugt med, naar blot han fik en Flaade paa 11
Skibe, 100 Matroser og 500 Soldater med sig.

Fernando fik ogsaa Tilladelsen; men Velasques

fortrød det aabenbart
hurtigt efter, thi han
frygtede ligefrem for, at
Cortez vilde blive ham
lidt for selvstændig —
det mærkede han nemlig
snart af den Energi,
hvormed Cortez satte For-
beredelserne i Gang, og
den Viljekraft, han kunde
opvise, hvor det gjaldt at
faa alt det gennemført,
som gjaldt hans egen Per-
sons Fordele.

Statholderen vilde paa
dette Tidspunkt tage sin
Tilladelse tilbage, men
Cortez var da allerede om
Bord, og da var det for
sent. Cortez havde anet
Uraad, og i største Hast
blev Indladningen fuld-
ført. Cortez stod til Søs i
Februar 1519 og landede
i April, der hvor Fortet

San Juan d'Ulloa kom til at ligge, og hvor Cortez
anlagde Staden Vera Cruz.

Straks efter Landstigningen plaserer Cortez Ar-
tilleriet, der bestod af 14 Kanoner, paa et Højdedrag
for at henlede de Indfødtes Opmærksomhed paa disse
Bussemænd. Og det uventede Syn af Rytterne (de an-
saa Hest og Rytter for en Skabning), Kanonerne
Torden og det nye i Spanierne hele Optraeden, be-
virkede, at Indianerne ansaa dem for Væsener af en
højere Natur og derfor straks underkastede sig dem
med Ærefrygt. Høvdingerne ser ogsaa i Spanierne vel-
komne Hjælpere til at afryste Meksikos forhadte Aag.

Ved Valget af en Indianerkvinde, Marina, til El-
skerinde, faar Cortez en yderst hengiven og trofast
Hjælperke, der under hele det store Eventyr er hans
gode Tolk og kloge Diplomat overfor de Indfødte.



Fernando Cortez



Grundlagt 1875

Th. Møller Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.

Den krigerske Befolkning af Tlascala rykker med ham mod Meksiko, hvor den gamle Montezuma er Kejser.

Marina er kendt med det meksikanske Sagn, at en af deres Stamfædre var dragen mod Øst og ikke vendt tilbage, men at han en Gang vilde komme og gøre sig til Landets Herre.

Cortez og Marina forstaa straks at benytte sig af dette Middel til uden Kamp at trænge ind i Hovedstaden. Kejseren anser Cortez for en Udsending fra Sagnfiguren, og Spanierne bliver behandlet kongeligt. — De overøses med rige Gaver, men disse Rigdomme æggede kun Cortez til voveligere Eventyr. Hans Mandskab begynder imidlertid at blive betænkelige, saa faa som de var — ca. 500 Soldater, af hvilke kun 13 havde Geværer, 20 Ryttere — i Forhold til Befolkningen. Selv om de havde flere Indianerstammer med sig — havde de ogsaa haardt Brug for dem.

Men Cortez havde en klar og sikker Opfattelse af Maalet og Midlerne, og det energiske og farefulde Arbejde i Benyttelsen af disse. Cortez' Adfærd maa man anerkende, selv om man ikke sympatiserer med den Slags i vor Tid. — For at forhindre, at hans Folk skulde finde paa at vende tilbage, sænkede han sine Skibe, og for at forøge Sikkerheden for sig og sit Mandskab, lader han ved List Kejseren fængsle, saa at denne kun bliver en Dukke i hans Haand, medens han selv bliver Landets egentlige Herre.

Cortez havde ogsaa søgt at afkaste sit Afhængighedsforhold til Velasques, thi uden hans Vidende beder han om direkte Hjælp fra den spanske Krone.

Velasques finder sig imidlertid ikke i dette Overgreb og sender en Flaade med 1000 Mand imod Cortez; men Cortez møder op ved Landstigningen, hvor han og hans trofaste allierede Indianere tager saa

kraftigt imod dem, at de i Stedet for at bekæmpe Cortez, slutter sig til ham.

Aztekerne har imidlertid gjort Oprør, dræbt den gamle Kejser og faaet en ny Hersker, *Guatimozin*, som gør en fortvivlet Modstand ved Hovedstaden, indtil Cortez i August 1521 bliver endelig Herre over Landet, hvilken Værdighed han trods Velasques Modstand faar anerkendt af Kejser Karl V.

I 1526 drager Cortez til Spanien og hædres; fire Aar efter vender han tilbage til Meksiko, og i 1536 drager han atter paa Eventyr, denne Gang imod Vest, hvor han opdager Californien.

Vort Forsidebillede viser Cortez helt ude paa den store Halvø Vicja eller Baja-California, hvortil Cortez og hans Mænd efter de største Anstrængelser er naaet, og hvor de fyldes med Begejstring ved Skuet af det stille Hav.

Denne integrerende Episode i Cortez' store Eventyr i den sydlige Del af Nordamerika er ganske betegnende for den stadig lige til det sidste uforfædte, tapre Krieger og Opdagelsesrejsendes Higen og Tragten efter flere og flere Laurbær ad den Berømmelsens Vej, som han levede og aandede for. —

Alt det, hvad Cortez havde gennemgaaet, lige fra Kriegerlivet i Europa og senere under uophørlig Anspændelse af al sin Energi, sin Viljestyrke, Vaabenfærdighed m. m., skulde man synes maatte have skræmt ham og vækket ham tilstrækkeligt til i de mellemliggende Perioder, hvor der var lidt Hvile, at holde op, medens Lejligheden var gunstig.

Men i saa Fald skulde man kende Fernando Cortez daarligt.

Han rastede ikke, han vilde ikke ruste. — Fra det store Eventyrs Begyndelse i Meksiko stod han kampberedt, først overfor Tlascala-Indianerne, dernæst overfor Aztekerne samt andre fjendtligsindede



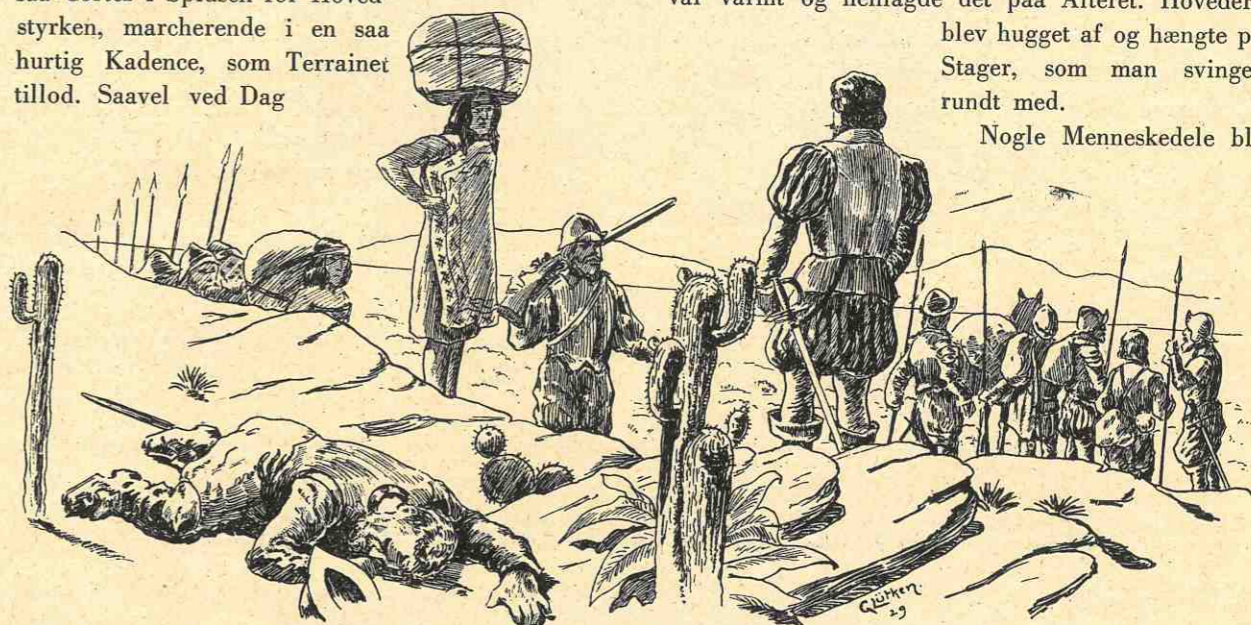
Marina paadutter Aztekerne, at Cortez er Sagnfiguren der vil komme og skal være Herre i Mexiko

Stammer, han mødte paa sin Færd. — Altid kampberedt og altid parat til at modtage de Hindringer, der maatte indtræffe paa hans farefulde Sti.

En af Cortez' Ledsagere paa en Del af hans store Togt har efterladt en gribende Skildring af adskillige Enketheder — gode og slette — fra dette eventyrlige Foretagende, en Beretning, der vrimler af farefulde og næsten tilintetgørende Tildragelser i Cortez' Liv.

Deri fortæller han om Togtets Begyndelse og Arrangementet følgende:

„I Spidsen af Fremrykningsstyrken red mindre Rytterpatrouiller samt som Spejdere Tlascala-Indianere og som Blækere enkelte Mænd af Fodfolksstyrken, der var bevæbnede med Bøsser. Bag efter kom saa Cortez i Spidsen for Hovedstyrken, marcherende i en saa hurtig Kadence, som Terrainet tillod. Saavel ved Dag



Paa den store Opdagelsesrejse til Californien gennemgik Cortez sammen med sine Spanioler de frygteligste Lidelser; Sygdom, Hunger, Tørst og en kvælende Hede lagde ham de største Hindringer i Vejen, og Folkene døde som Fluor

som ved Nat var Styrken bevæbnet til Tænderne, man sov saa at sige i fuld Udrustning med Vaaben i Hænderne og Rustninger og Armbrøster paa. Altid var Styrken parat til at modtage et Angreb, thi det var paatrængende nødvendigt over for de spredte Fjender, der listige og snu, som de kunde være, kom til at forvolde Styrken adskillige, følelige Tab.

Videre skildrer Fortælleren den frygtelige Angst, man stadig kunde spore hos Folkene, og som var saa let forklarlig, naar Hensyn tages til de store Styrker, Fjenderne raadete over i Forhold til den Haandfuld Krigere, Cortez havde til Disposition.

Fortælleren klarlægger ogsaa, hvorledes Opholdet bliver i Aztekernes Hovedstad efter at Spanierne ganske vist er modtagne som Venner; men som ikke desto mindre stadig gruer for, hvorledes det eventuelt vil kunne ende med dem under deres Ophold hos dette krigerske Folkefærd.

Folkene faar rig Lejlighed til at se, hvorledes Az-

tekernes religiøse Sæder og Skikke udfolder sig, Ofringen af Mennesker til Aztekernes Guder var saaledes en dagligdags Begivenhed, men af den Art, at selv paa saa raa og forhærdede Soldater, som den spanske Styrke var sammensat af, gjorde disse Skuespil et stærkt Indtryk.

Det Martyrium, Ofrene maatte gennemgaa, forinden Døden udfriede disse Stakler, skulde ogsaa nok gøre sin Virkning paa Tilskuere, som intet Minut vidste sig sikre imod, at det ogsaa kunde blive deres Tur.

Under Hylene og Skrigen savede Præsterne Brystet igennem med store Stenknive paa de Ulykkelige, dernæst udtog de det blodige Hjerter, medens det endnu var varmt og henlagde det paa Alteret. Hovederne blev hugget af og hængte paa Stager, som man svingede rundt med.

Nogle Menneskedele blev

fortærede af Præsterne — stadig under Mængdens Hyl og Skrig.

Forfatteren omtaler ligeledes Indianerkvinden Marinas store Hengivenhed — ikke alene over for Cortez, men ogsaa for de øvrige Spaniere. Han skildrer, hvorledes hun stadig aflurer Aztekerne deres Samtaler for ved første givne Lejlighed at varsko Soldaterne. Og da hun endelig faar Nys om den Uro, der gærer mod Montezuma og Cortez, og som utvivlsomt vilde have endt med et tilintetgørende Blodbad for den lille Flok, faar Cortez derved Lejlighed til at træffe sine Dispositioner.

Da Guvernøren Velasques sender sin 1000 Mand store Styrke for at tugte Cortez, er det ligeledes Marina og hendes Stammefrænder, som redder Situationen, naturligvis i Forbindelse med Cortez' fremragende Feltherretalent og diplomatiske Evner til at faa Fjenderne til at blive Venner.

Kort efter har Cortez imidlertid ogsaa faaet For-



stærkning fra Spanien, og nu reorganiserer han en Hær af Europæere og Indfødte, hvormed han indleder det afsluttende Blodbad mod Aztekerne, og Cortez bliver Guvernør over Meksiko.

Dette er dog endnu ikke tilstrækkeligt for Cortez.

Efter en Rejse til Spanien, hvorfra han vender tilbage med en større Forsamling af Moderlandets Udskud, begiver han sig ud paa et nyt og lige saa farligt Eventyr som de forrige.

Han vil igennem Landet til Stillehavskysten.

Paa denne Opdagelsesrejse indtræffer den ene farefulde Situation efter den anden; men Cortez giver ikke op.

Klimafeberen bortriver hans Europæere, de periodiske Kampe med fjendtlige Indianerstammer rydder ogsaa godt op, saavel blandt hans Spaniere som blandt hans hengivne Indianere, yderligere pines han selv og Ledsagerne frygteligt af Mangelen paa drikkeligt Vand under den langvarige Fremrykning.

Cortez giver stadig ikke fortabt.

Han vil ud til Stillehavskysten, og han kommer det da ogsaa.

Saa indtræffer Tilbagetoget med lignende Rædsler som paa Uturen. Ogsaa dette Afsnit staar han imod med en Udholdenhed, som næppe kan tænkes muligt.

Af den forholdsvis anseelige Styrke, han drog ud med, er der kun en Haandfuld Mænd tilbage, da han endelig igen holder sit Indtog i Meksiko.

Lige hjemkommen hertil hører han, at der er fjernboende Stammer, som ikke vil anerkende ham som Guvernør over hele Meksiko, og endnu en Gang maa Cortez i store Kampe for at betvinge den resterende, genstridige Part af Aztekernes store Befolkning.

Efter disse seneste Besværligheder, begiver Cortez sig atter paa en Tur til Spanien for at indgive sine Beretninger, men i Hjemlandet faar han en meget kølig Modtagelse paa Grund af den Bagvaskelse, som altid trives saa frodigt i store Mænds Skygge, og dette blev den sidste og haardeste Prøvelse for ham. Cortez dør under et Besøg paa et lille Landgods ved Sevilla, nedtrykt af Ærgrelse over den af Fædrelandet udviste Utaknemmelighed, i Aaret 1554.

Hans Lig førtes dog senere til Meksiko.

Af alle de fremragende Spaniere, som vi hører om, er vel nok Fernando Cortez en af de største i Historiens brogede Blade.

De Maal, han satte sig, naaede han, han frygtede ikke — han søgte Faren.

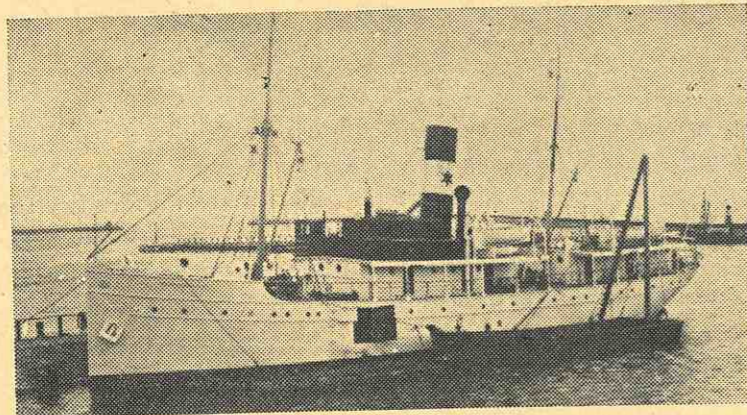
Den ny Bornholmerdamper

„Det østbornholmske Dampskibsselskab“ har ved „Frederikshavns Værft og Flydedok“ faaet bygget en ny Damp-er, der er døbt „Nordbornholm“. Den er bygget til „Bureau Veritas“ højeste Klasse. — Længden er 136 Fod, Bredden 25, Dybden 17 Fod, og Lastevnen er 150 Tons.

S/S „Nordbornholm“ er meget praktisk og komfortabelt indrettet

og noget større end det for et Par Aar siden anskaffede nye Dampskib „Østbornholm“. Paa Broen findes et stort Bestiklukaf, hvor der er indrettet Radiostation. Midtskibs under Broen (i et stort Dækshus) ligger en meget nydeligt udstyret Spisesalon. Agter for denne Salon ligger Pandry og den øvrige Restaurationsafdeling, Damesalon og Rygesalon. I den nydelige Hal er der Nedgang til 1. Klases Passagerafdeling, som har Plads til ialt 90 Passagerer i hovedsagelig 2 Mands-Kamre.

Forude er indrettet Bekvemmeligheder for 3. Kahyts Passagerer, her findes bl. a. en meget indbydende Salon.



S/S „Nordbornholm“

Maskineriet bestaar af en 3 Gangs Ekspan-sionsmaskine paa 500 I. H. K., der kan give Skibet en Fart paa Last af ca. 12 Knob, endvidere en af Helsingørs Skibsværfts Kedler, elektriske Lysmaskiner samt Dampstyreapparat, som er anbragt i Maskiner.

Radioanlægget, der er leveret af „Dansk Radio“, bestaar af en Lampesender paa 300

K. W. og er indrettet baade for Telefoni og Telegrafi, endvidere findes et fra samme Etablissement leveret Radio-Pejleapparat.

„Nordbornholm“ vil sammen med „Østbornholm“ herefter besøge Farten paa de smaa bornholmske Havne.

Skibets Fører, Kaptajn Dich, der sammen med Selskabets Direktør Munch fra Neksø stod paa Broen ved Indsejlingen til den første Havn, Svaneke, udtalte, at han endnu aldrig havde ført en saa prægtig Damp-er i enhver Henseende. Og hvad Kaptajn Dich siger skal nok passe, udtaler Bornholmerne.

S/S „Skinfaxe“'s dramatiske Grønlandsfærd

En Deltagers Skildring genfortalt af Maskinmester Aage J. Chr. Petersen

Billederne specielt fotograferede til „Vikingen“

LØRDAG d. 9. Juni 1928 afgik vi fra Københavns-lastet med Proviant og Forsyninger til de grønlandske Kolonier Holsteinborg, Godhavn og Godthaab. Desuden havde vi om Bord fire Fiskerbaade med til Holsteinborg; den ene af disse tilhørte Polarforskeren Lauge Koch og skulde benyttes til dennes forestaaende Ekspedition.

„Skinfaxe“, der er en Baad paa 2400 Lastetons, havde som Lods en af kgl. grønlandske Handels Styr-mænd om Bord, og paa Opturen anløb vi Newcastle on Tyne for at bunke.

Herfra og til vi fik Kap Farvel i Sigte var Vejret fint; men derefter løber vi med en Times Mellemrum ind i store Taagebanker, ligesom vi passerer vældige Isbjerg.

Efter Bestemmelsen skulde vi naa Holsteinborg d. 27., og vi regnede altsaa med at være inde henad Aften, da det om Morgenen blev saa tæt Tykning, at vi kun turde gaa „Halv Kraft“ og slet ikke søge ind under Land. Op ad Formiddagen lettede Taagen lidt, og vi forsøgte at faa Landkending, hvilket imidlertid mislykkedes; men vi blev dog klar over, at vi var i Nærheden af vort Bestemmelsessted: Holsteinborg.

Ved Middagstid blev det atter tykt, men da Taagen som Regel letter henad Aften, besluttede vi at gaa langsomt frem. Imidlertid fandt Lods den raadeligst atter at søge ud efter; men Kl. 1,45 lod vi Maskinen stoppe, da vi i Virkeligheden ikke var klar over, hvor vi var henne. Kl. 1,50 mærkedes pludseligt

et voldsomt Stød.

„Skinfaxe“ sad fast paa en Klippe, og hele Forpeaken var knust ved Sammenstødet. Et Øjeblik efter svinger Agterskibet ud og staar ligeledes fast paa den skæbnesvangre Klippe.

Der gik en svær Dønning, og Skibet huggede Gang paa Gang haardt mod Klippen, og da Situationen var i høj Grad faretruende, beordrede Kaptajnen Redningsbaadene svinget ud og Nødsignalet: S. O. S. udsendt gennem Radioen.

Samtidig forsøgtes det ved egen Hjælp at komme fri af Skæret, men uden Held, — „Skinfaxe“ sad fast!

En Nordmand, som ser „stort“ paa Tingene.

Taagen var stadig tyk, og Radioen gav os ingen Obser-

vationer. En norsk Damp-er „Helder“, opfangede vort Nødraab og stillede os det Spørgsmaal: „Er Lasten værdifuld?“ Vi følte os saa smaa overfor denne „menneskekærlige“ Nordmand, at vi omgaaende renoncerede paa hans Assistance. Vort S. O. S. var imidlertid ogsaa blevet hørt af to af vore egne Skibe,

nemlig Handelens „Gertrud Rask“, som laa i Godthaab, ca. 200 miles Syd for Holsteinborg, og Marinens Ekspeditionsskib „Godthaab“, som befandt sig ved Kolonien „Sukkertoppen“ ca. 100 miles Syd for vor Position. Disse to Skibe ilede os straks til Undsætning.

Imidlertid lettede Taagen, vi fik Landkending og saa, at vi laa ud for Holsteinborg, ca. 15 miles til Søs. Skibet blev nu pejlet overalt, og heldigvis viste det sig, at Tanktoppene overalt var tætte. Der gik en stærk Dønning, og Skibet huggede uafsladelig voldsomt mod Klippen. — Med Dampfløjten forsøgte man nu at allarmere Koloniens Beboere sam-

tidig med, at man med meget Besvær fik Lauge Kochs lette Motorbaad i Vandet. Med Posten og Lods om Bord satte den nu Kurs imod Holsteinsborg.

Ombord var Sindene nu faldet nogenlunde til Ro, og man gik i Gang med at smide hele Dækslasten over Bord. Motorbaaden havde efter 2 Timers Sejlsads mødt Bestyreren, som i sin Baad var paa Vej ud. Han vendte nu om og gik ind for at allarmere samtlige disponible Fiskerbaade og sende dem ud for at losse vort grundstødte Skib.

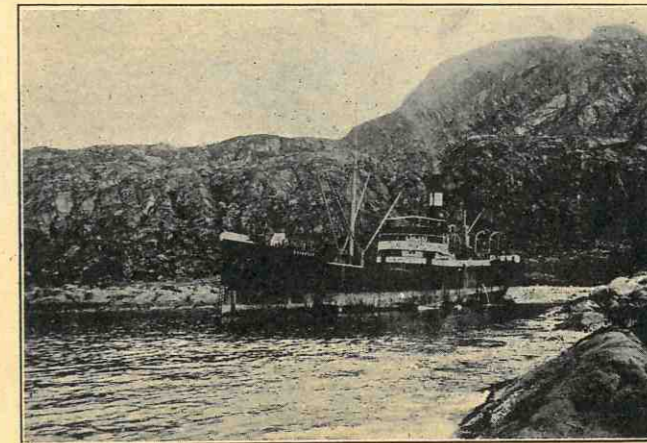
Selv smed vi 20 Tons Kul i Sække over Bord fra Fordækket og fik ogsaa Lugerne af Agterlasten og begyndte at losse Kul derfra. Og alt imedens stod vi i stadig Forbindelse med „Godthaab“ og „Gertrud Rask“, som for fuld Damp stod ned imod os.

Grønlanderne kommer ud.

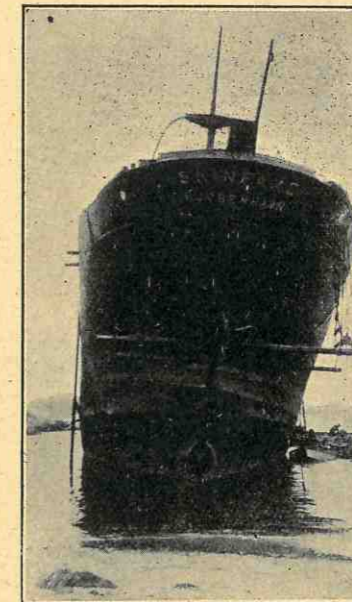
Om Aftenen ved 10-Tiden kom en Del Grønlandere ud i deres Baade og gik i Gang med at losse Kullene fra Agterlasten. Da de tre Baade stod paa Forlugerne,

og man ikke med de forhaandenværende Grejer kunde faa dem i Vandet, maatte vi lade Forlasten være indtil videre.

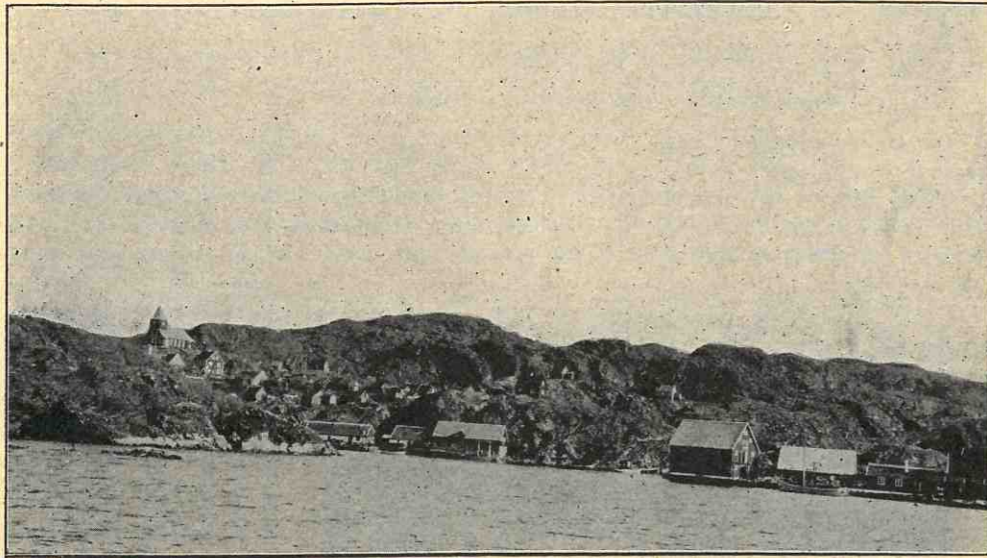
Ved Midnat — medens Solen skinnede — indtraf det største Højvande, og vi prøvede atter paa ved egen Hjælp at gaa af Skæret. Men Resultatet blev, som tidligere, negativt. Medens Skibet huggede voldsomt, fortsattes Losningen hele Natten



„Skinfaxe“ paa sin naturlige „Bedding“



Under saa vanskelige Forhold paa-sættes den interemistiske Rorstævn



Kolonien Holsteinsborg

ved de efterhaanden ikke saa faa Grønlanderes værdifulde Hjælp.

Den næste Dag Kl. 12 Middag saas en Røgstribe i Horisonten. Det var Hjælpen til os i „Godthaab“s Skikkelse. Kl. 1½ var den paa Siden af os, og Kaptajn Riis Carstensen kom om Bord og aftalte med vor Kaptajn at gøre et Forsøg paa ved Højvandet Kl. 4 at trække os af.

En Ulykke under Losningen.

Men ogsaa dette var forgæves. „Godthaab“ halede Agter, og vi bakkede, men til ingen Nytte. Vandet faldt, og Bjergningsforsøget indstilledes.

Mandskabet fra „Godthaab“ tog nu fat paa det vanskelige Arbejde at sætte de tre Motorbaade i Vandet, og omsider lykkedes det. Næsten „helskindede“ kom de udenbords.

Motorbaade ankommer nu fra alle Kanter, og der losses Sukker og andre tunge Dele af Provianten.

Under dette Arbejde blev en Grønlander dræbt, idet en Sø satte hans Baad op langs en af „Godthaab“s Baade, hvorved Grønlanderen kom i Klemme og fik Hovedet knust. Lægen paa „Godthaab“

kunde intet udrette, og Manden døde paa Vej ind til Holsteinsborg.

Af Grunden — men med havareret Skruen.

Kl. 4 Morgen d. 29. ankom „Gertrud Rask“, og Dagen derpaa, da en stor Del af Lasten var udlosset, gjorde man klar paa begge Skibe til at tage et godt Tag i „Skinfaxe“. Der trækkes af fuld Kraft, og vor egen Maskine arbejder selv med. Da lyder et Brag fra Maskin-



En Grønlandersfamilie, som iler os til Undsætning i en plenø

rummet, — en voldsom „Rous“ — og vi er klar over, at vi enten har mistet Skruen eller havareret den. Men i det samme jubles der fra Dækket og de omliggende Baade —: „Skinfaxe“ flyder! Med stærk Fart løb vi af Skæret og undgik ikke at løbe ind og ødelægge „Godthaab“s Lønning.

Det blæste nu stærkt op af Nordvest, og det var nødvendigt, at vi snarest kom ind, for at vi ikke skulde gaa paa Grund igen. Indbugseringen var imidlertid et meget vanskeligt Stykke Arbejde, da hele vor Rorstævn var knækket af,

og Roret saaledes kun hang i Rorstammen. Takket være „Gertrud Rask“s dygtige Fører lykkedes det dog at overvinde alle Vanskeligheder uden Uheld, skønt denne Bugsering var af en meget farefuld Karakter: „Skinfaxe“ var uden Styring, „Godthaab“ havde faaet en Staalwire i Skruen, og det begyndte at blæse op.

Det var nervepirrende Timer, — og vi trak alle Vejret lettet, da vi endelig Kl. 2 Nat laa i Holsteinsborg Havn og kunde faa en vel fortjent Hvile.

Og aldrig før havde Holsteinsborg'erne set aaa mange Fiskerbaade og Dampere i deres Havn paa een Gang som denne Nat.

Skaden besigtiges. „Geir“ afgaar fra København med en interimistisk Rorstævn.

Søndag d. 1. Juli blev den dræbte Grønlander begravet under meget stor Deltagelse fra de tre Skibes Besætninger samt naturligvis fra Beboernes Side. Det var en virkelig stemningsfuld og smuk Højtidelighed, som greb os alle.

Kl. 8 Aften holdtes Søforhør om Bord i „Gertrud Rask“,

uden at der dog her fremkom Nyt af Interesse, — og Dagen efter forlod vore to Redningsmænd Kolonien for at gaa tilbage til deres Bestemmelsessted, „Gertrud Rask“ medtagende Post til København.

Saa laa vi forholdsvis uvirksom til Midten af Juli, da „Disco“ ankom, medbringende Dykker og Dykkermateriale. Vort haardt medtagne Skib blev nu undersøgt, og Kalamiteterne maalt ud. Telegrafisk blev der givet Rapport til København, og straks efter indløb Ordre om at udlosse alt i Holsteinsborg.

I København fremstillede „Burmeister & Wain“ nu af U-Jern en interimistisk Rorstævn, som af Switzers „Geir“ blev sendt op til os tilligemed to dygtige Smede. Desværre kostede denne Rejse ogsaa et Menneskeliv, idet Kokken blev skyllet over Bord i Nordsøen.

Efter 14 Dages Rejse ankom „Geir“ til Holsteinsborg d. 4. August, og jeg tør nok antyde, at der blev Glæde over hele Linien, navnlig fordi der var Post med fra København, hvilket vi absolut ikke havde ventet.

„Skinfaxe“ sættes i „Tørdok“.

Forpeaken og Tankene blev nu udbedret og tætnet med Cement, og man fandt — hvad der er ret sjældent paa de Kanter — en Sandstrand noget fra Byen, som vilde være egnet til en Slags primitiv „Tørdok“. „Geir“ slæbte os derhen, og ved at benytte „Springet“ i Vandstanden, blev vi sat tør, Forskibet tippet saa Agterskibet løftedes i Vejret, og ved Hjælp af Wirer og Spil anbragt inde paa Land blev vi nu trukket saa højt op, at hele Agterskibet ved Lavvande stod tørt, og Arbejdet kunde begynde.

Det Arbejde, der nu blev udført, var ikke helt almindeligt Skibsmedearbejde og fortjener at fremhæves.

I Kølen og den tilbageblevne Del af Rorstævnen bores Huller, og den interimistiske, ret spinkle Rorstævn boltes paa og stives godt af ved Hjælp af Staalwirer.

Vor egen Reserveskrue blev paasat, og efter 4 Ugers ihærdigt og dygtigt Arbejde, som var al Anerkendelse og Paaskønnelse værdigt, var vi atter sejlklar.

Den farefulde og besværlige Hjemrejse. — Det tredje Dødsfald.

Den 2. Sept. afgik vi til København via Ivigtut, hvor vi skulde indtage 500 Tons Kryolit som Ballast.

Alt gik godt, og vi glædede os derover. Dog — da vi gik til Kaj i Ivigtut indtraadte der atter en Ulykke, idet en Wire sprang og ramte Matros Andersen. Han fik Hjerneblødning, døde og blev begravet deroppe i den lille, grønlandske Koloni.

Vi afgaar atter d. 6. Sept., og ved Kap Farvel passerer vi med 8 Mils Fart „Disco“ for nordgaaende. — Men saa begyndte Vanskelighederne igen. Vi fik en Storm i Atlanten, og Rorstævns Afstivningswirer begynder at springe. Situationen var ved at blive kritisk.

Der signaleredes til „Geir“, som stadig ledsagede os, om at faa en Slæbewire om Bord. Dette fik vi, men 2 Timer senere tog en Sø hele den paasatte Rorstævn, saaledes at Roret svævede frit og udsat for Søsens vældige Paavirkninger.

Med mægtige Brag klaskede det store, tunge Ror ind mod Skibet og fik hele Agterskibet til at slingre. Det var selvfølgelig under disse Forhold vanskeligt for „Geir“ at holde Styr paa det manøvrereudytige „Skinfaxe“, — og Vejret blev værre og værre.

Roret blev nu slaet helt væk, Stormen rasede, og Situationen var mildest talt kritisk.

Vi søgte ind under Island og laa underdrejet i Nærheden

af Reykjavik, men uden at kunne orientere os. Søerne var saa høje, at vi ofte slet ikke kunde se „Geir“, som holdt os fast ved Hjælp af 100 Favne Ankerkæde og ca. 500 Favne 5 Tommer Slæbewire.

Det klarede imidlertid op, og vi naaede ind paa Reykjaviks Yderred, hvor vi ankrede op for at afvente bedre Vejr. Stormen varede ved en hel Uge, og vi benyttede Lejligheden til at tage Bunker her.

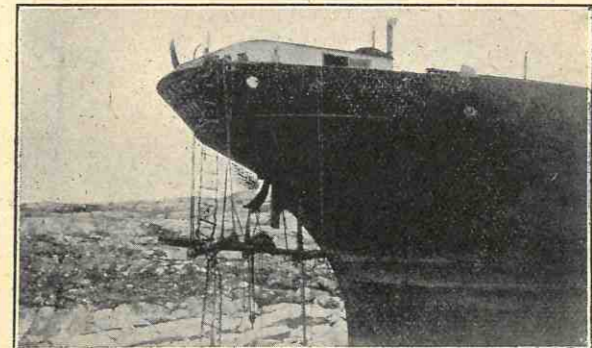
Den 19. afgik vi med fint Vejr mod Fair Islands. „Geir“s Dykker blev nu alvorlig syg, og Skibet faar Havari paa sin Kedel, hvorfor vi gaar ind til Lerwick paa Schetlands-Øerne og faar den syge Mand paa Hospitalet og Kedlen repareret samt Bunkerne fyldt op.

— Saa stod vi atter til Søs, og efter en stormfuld og drøj Tur over Nordsøen passerer vi Skagen og naar om Aftenen Søndag d. 30. Sept. København.

— Næsten 4 Maaneder havde Turen varet, fuld af Farer og Besværligheder, rig paa dramatiske Episoder og kritiske Situationer og tragisk derved, at tre Menneskeliv var gaaet tabt og en Mand laa alvorligt syg i England.

S/S „Skinfaxe“ er et udmærket sødygtigt Skib, der faar den største Ros af saa godt som alle, der har været til Søs med den Damp.

Der fortælles ogsaa, at den flere Gange forinden har haft mindre Havari, som der dog er raadet Bod paa af det udvalgte Mandskab, der altid er dirigeret om Bord i det stærke Skib; men naar Ulykken denne Gang kom over „Skinfaxe“, var den alligevel af den Natur, at det blev den største Katastrofe, den endnu har været undergaaet, og hvad alle, der har haft eller har Føling med S/S „Skinfaxe“ meget haaber paa, at det ogsaa bliver den sidste i Damprens Tilværelse.



Man ser tydeligt Stumpen af den gamle Rorstævn



De gamle Naglestumper drives ud

Sra det gamle Nyboder

NYBODER skal moderniseres! Livet derude i de lave Huse — i Provinsbyen midt i Hovedstaden — har forandret sig. Nutidens „Nybo'rsfolk“ er ikke mere noget for sig selv. Ingen Klokke fra Vagten byder Holmens faste Stok at staa op — ingen Tappenstreg trommer dem til at gaa til Køjs.

Bilerne glider lydløst paa de asfalterede Gader, der begrænser Nyboder, og Nordbanens Lokomotiver hvæser sig frem under Jorden, tæt op til den gamle By.

„Den hundreaarige gamle Sømand fra Haregade hviler forlængst i Holmens Kirkegaards Muld.

Fortidens Nybodersfolk skal ikke skue de elektriske Lysstraaler, Cyk-

leskure, Vaskehuse og moderne Badekamre m. m. og højloftede Stuer, som vor Tid ubønhørligt kræver.

Men naar Bilen i en sildig Nattetime har ført en Baldame hjem i Kvarteret, og dens Gummihjul er suset bort, og naar alle Lysene omsider er slukket . . . ligger Nyboders gule Huse med de røde Tage og hist og her de gamle, grønmalede Døre . . . og drømmer om sin Ungdom i Christian IV., Frederik IV. og Frederik V.'s Dage og sin Manddom i flere efterfølgende Kongers Tid.

Gamle Nyboder, midt i det travlt myldrende København. Gamle, provinsagtige Bydel med de mange Gaders snorlige Husrækker — disse Farver og Linjer.

Dine Brosten var toppede, og Græsset tittede frem alle Vegne. Dine Lygter stod ikke i Rendestene som ranke Vogtere af Gadens Fred — de sad fredeligt paa Husmuren.

Du blev gammel, men du var stadig skøn. Holmens Folk husede du i flere Aarhundreder. De levede deres eget, regelrette Liv i denne By i Byen.

Naar Dagen begyndte, forkyndte Nyboders Vagt. Vægteren slog paa Døren og i en god Stund sendte Klokken fra sin høje Galge de rungende Toner ud i Nyboder, mens blaalige Røg-søjler fra alle Skorstenene svarede, at man havde hørt Klokken, og at man skyndte sig at blive færdig.

Lidt efter blev de mennesketomme Gader befolkede. Alt Mandkøn i Byen var paa Vej til Holmen — man havde Hastværk, det gjaldt jo om at give Møde i rette Tid for Brikkepengene — Belønningen for rettidig Tilstedeværelse var jo en lille Ekstraskilling — nok værd at tage med, især naar Familien var talrig.

Naar Mutter saa havde sendt Manden og de ældste Dreng afsted til Arbejdet paa Holmen, kom Turen til de smaa, der skulde i Skole Pigerne i den ene og Drengene i den modsatte Ende af Nyboder. Pigebørnene maatte foruden den almindelige Skolefag ogsaa lære at sy Munderinger til Mandskabet, og Drengene — jøsses, de var tidligt kongelige Embedsmænd,



Naar Tappenstregen led — „Til Køjs“ den Nybo'er bød!
(Reproduktion efter et gammelt Kobberstik)



En lav Længe fra Christian IV Tid

i Uniform: blank, rundskygget Hat, hvide Lærredsbeklæder og blaa Trøje med Ankerknapper. Og de blev lønnede til at begynde med — 2½ Skæppe Rug om Maaneden, men naar den lille Embedsmand havde naaet sit 12. Aar, fik han en Portion Kost ligesom den voksne Mand.

Naar saa Mand og Børn var fra Haanden, blev Huset gjort i Stand, og det skulde være saa grundigt, at det kunde staa som Mønster for, hvorledes der skulde være om Bord i en Orlogsmand. Det stod dog ikke saa længe paa, for der var kun to smaa Stuer, Køkkenet havde man kun hver anden Dag. Rengøringen maatte heller ikke tage for lang Tid, for „Rokken“ skulde drejes flittigt inden Middag, og denne skulde dampe lidt efter Kl. 4, da Arbejdet sluttede paa Holmen. Efter dette Kokkeslet var Holmens faste Stok sin egen Herre. Da havde han Stunder til at udbedre Skavanker i Hjemmet, plante og grave i den lille Gaardsplads, der var Have om Sommeren. Manden kunde ogsaa lave sig en lille Ekstraskilling ved et eller andet Haandværk, alt efter hans medfødte Talent.

Det var nemlig det pudsig ved disse gamle Nybo'rsfolk, at skønt man skulde tro, at naar de havde saa meget at varetage ovre paa Holmen, saa maatte det være tilstrækkeligt Slid; men saadan var det nu slet ikke, naar der var — og somme Tider skulde der være — Stunder

til Hjemmearbejde for andre. Til at begynde med, var det nok saadan, at naar Manden i Krokodillegade trængte til at faa et Par Sko forsaalede og ikke selv var saa ferm til dette Stykke Arbejde, saa lod han Manden i Krusemyntegade besørge dette for sig. Til Gengæld lod Skoflikkeren i Krusemyntegade „Læstemanden“ i Krokodillegade forfærdige sig en ekstra solid Læst til Arbejdet med Skomageriet. Og saadan gik det med forskellige Transaktioner indenfor Nybo'rsrammen. Snart rygtedes det imidlertid

i de øvrige Bydele inden for Voldene, at de Holmens Folk var saa ferme — og navnlig billige — til Dit og Dat indenfor Reparationernes brede Felter, stundom ogsaa til Forfærdigelse af forskellige nye Artikler, og saa flød der i en vis Periode ligesom en Strøm af Kunder ud til den lille Bydels Beboere.

Dette efterhaanden stadigt voksende Rykind af Fremmede med Bylter og Pakker til og fra Nybo'rsfolkene forekom imidlertid en af Kommandanterne derude lidt mystisk, og da han derfor erkyndigede sig om Aarsagen, og denne blev ham meddelt saa diskret som muligt fra Vagtens Side, nedlagde han et bestemt Forbud mod dette „Uvæsen“ indenfor Holmens faste Stab.

At udveksle gensidigt Arbejde vilde han ikke forbyde sine Undersaatter, men at fortjene et Par Skil-



Husrækker opført i 1750erne

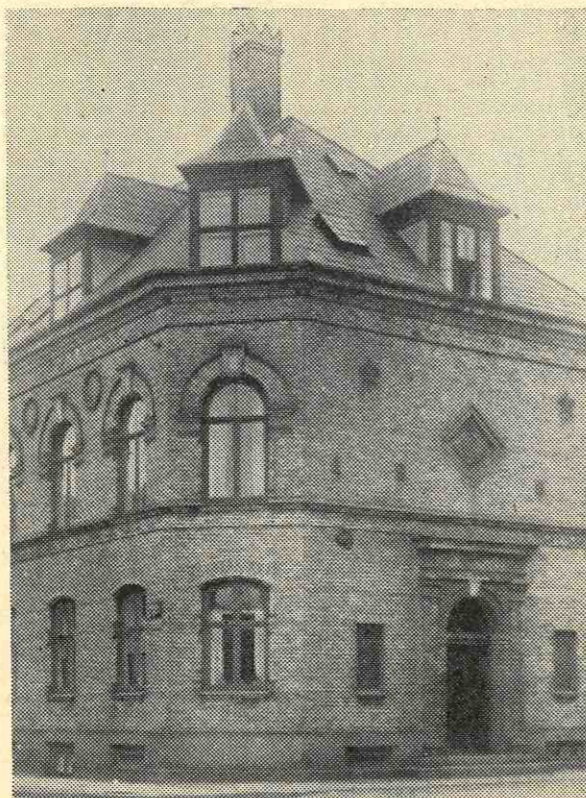
linger ved Haandværk, som var privilegeret andre Stænder, vilde han derimod ikke se gennem Fingre med.

Nybo'rsfolkene knurrede, fordi „Nogen“ kunde være saa lav at misunde dem en lille Ekstraskilling; men hverken den paagældende Kommandant eller hans Efterfølgere tog disse Smaatterier saa alvorligt — en Advarsel nu og da faldt der i Begyndelsen — og derved blev det.

Ekstraarbejdet kom aldrig helt ud af de smaa Huse, dertil var Holmens Folk for flittige, samtidig med at de gerne vilde leve det Liv, som de nu var indstillede paa.

Efter langt og strengt Dagværk meldte Tørsten sig, og den kunde mange Steder slukkes — Smugkroer var der nok af, og desuden var Nyboder kranset af Kipper, hvor man fik en dejlig Sopken og et Krus Øl for en billig Penge. Det gjaldt blot ikke at hænge for længe, for saa kunde Tappenstregen jo nemt komme ubehagelig overraskende. Naar Trommeslageren tav, maatte ingen være ude.

Lidt efter blev alt tyst og stille. Bag de mørkerøde Vinduesskodder hørtes ingen Lyd, naar tunge Fodtrin forkyndte, at den enlige „Ronde“ passerede for at se, om alt var, som det skulde være . . .



Halvfemsernes Huse

Man var flittig om Dagen og sov trygt om Natten i det gamle, ærværdige Nyboder. Ad. Pederstrup.

Over Atlanten i aaben Baad

Atlanten er stadig en Magnet, der tiltrækker unge Mænds Vovemod.

Nu er igen én paa Farten, fornuftigvis fra Vest til Øst.

Denne Gang er det en Nordmand, David G. Turner, som fra Boston (Massachusetts) vil sejle til Le Havre i en 16 Fods aaben Baad, som er forsynet med en udenbords Motor.

En Flaade paa en halv Snes Motorbaade fulgte Nordmanden ud af Havnen.

Turner vil indtage ny Forsyning af Olie og Benzin i St. Johns i New Foundland. Under Rejsen, som Turner mener vil vare et Par Maaneder, vil han leve af Konserver. Før Afrejsen fik Turner som Gave fra en af sine Venner overrakt et Kompas.

Forøvrigt er der nu ogsaa et nyt Projekt fremme, som hvad Originalitet angaar vel nok kan siges at være ekstra. — En Italiener Zamboni slaar til Lyd i New Yorks italienske Bydel for at skaffe Midler til at foretage en Atlanterhavsrejse paa Vandcykle med en efterfølgende Motorbaad som Moderskib. — Dog, lad os nu først se, om ogsaa den Idé lader sig praktisere. — — —



David G. Turner i sin Baad »Elsie Mackay«

Løjtnant Pless-Smith havde jo ikke saa megen Sukces med sin Kajak-Præstation fra Færøerne til Norge. Udover naturligtvis en hel Bunke Genvordigheder.

Da „Orion von Krautsand“ forliste

FOR kort Tid siden indtraf i vore Farvande en af den Slags Tildragelser, som hænder indenfor det langfra

Ikke desto mindre lykkedes det forleden en snarraadig Amatørfotograf, der netop gik med sit Camera paa Dækket,



ufarlige Erhverv, som Sømandslivet vedblivende er for de Mænd, der er tilknyttede denne Livsgerning.

Vi hører desærre saa ofte om Havarier, forliste Skibe og andre Genvordigheder. Til Tider opskræmmes ogsaa Sindene ved de store Tragediers Fremkomst gennem Telegrammer og

at optage fire virkelig gode Billeder af den Begivenhed, han saa pludselig og uventet blev Vidne til.

Apparatet knirkede, og saa spændte var man paa Resultatet, at Fotografierne blev fremkaldte straks efter Landstigningen.



Beretninger i Avisernes Spalter. Nu og da faar vi ogsaa Tegninger over den Slags Tildragelser; men sjældent er det, naar det da ikke er Filmscener, at en Fotograf faar Lejlighed til, netop som Katastrofen indtræffer, at sætte Apparatet i Stilling og fotografere en saadan Begivenhed.

Vore Billeder, som er tagne under Katastrofens Udvikling viser tydeligt nok de forskellige Stadier af „Orion von Krautsand“'s sidste Øjeblikke, før den lille Sejler gik til Bunds.

Til alt Held faldt det i Motorskibet „Odense“'s Mandskabs Lod paa Ruten Samsø—Odense, at redde Besætningen.

Skoleskibet Viking

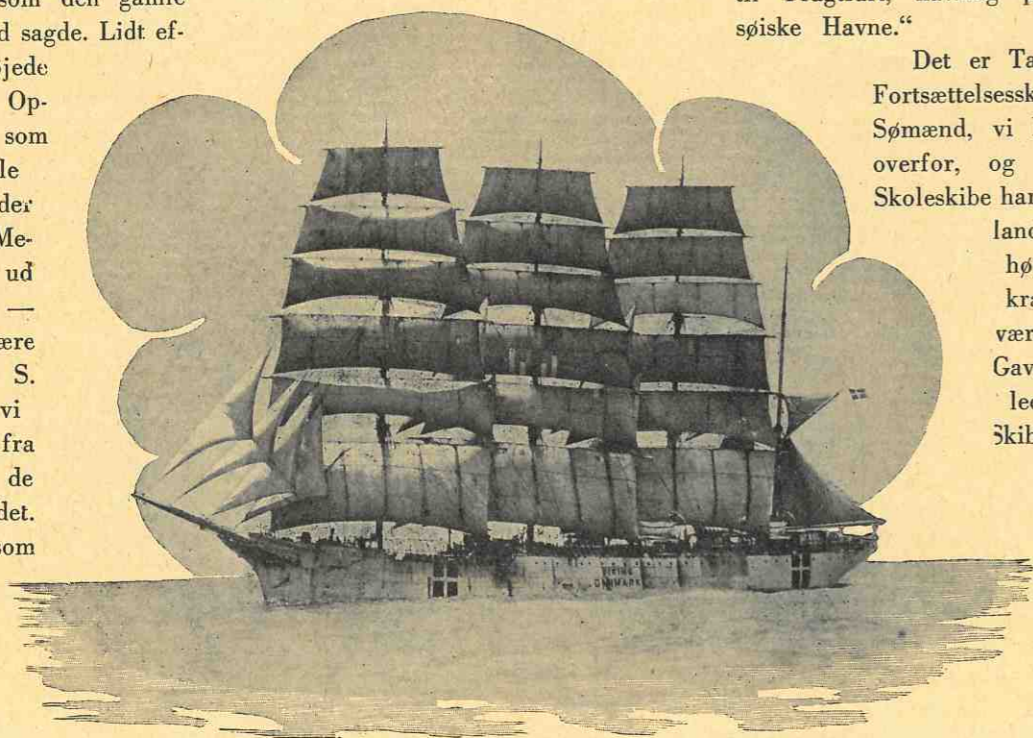
Har vi onde Tider lidt — — —
 Dreng, løft kækt dit lyse Hø'de.
 Havet bølger stolt og frit
 Jævnende den hele Klode.
 Havet, det er endnu vort,
 Riget ejer ingen Grænser —,
 over Bølgebruset bort,
 fri som Fuglen, Skuden lænser.

„Viking!“ Hvor det klinger kækt!
 Snart skal Verden Navnet høre.
 Øv du op en Vikingslægt,
 som kan langvejs Flaget føre.
 Dreng, ud paa Togt igen!
 Se kun frem med glade Øjne.
 Dreng, I skal blive Mænd,
 I skal Danmarks Fremtid højne!

(Af et Digt i 1907).

Fra adskillige gamle Søfolk paa Sø og i Havn steg mangt et Suk op mod „Viking“s Rejsning, da Skoleskibet viste det røde-hvide Flag under Gafflen for sidste Gang, og da det stod ud fra den hjemlige Arne for at overgaa paa fremmede Hænder, blev der ligesom en tom Plads at udfylde.

„Alt har sin Aarsag — selv Døden, og den maa man ogsaa tage Kasketten af for“, som den gamle Færgemand sagde. Lidt efter tilføjede han uden Opfordring som den gamle Sømand, der siger sin Mening rent ud af Posen. — Takket være D. F. D. S. beholdt vi det da fra 1915, da de overtog det. — Og som



»Viking« for fulde Sejl i Krigstiden

en Slags Trøst for mange unge vordende Søfolk: „Men kommer Tid, kommer Raad, vi faar nok de Sejl-Skoleskibe, vi faar Brug for. De gamle Svaner kan nok være med endnu et Stykke Tid, og saalænge er der ingen Mangel paa en god Sømandslære.“

Den gamle Færgemand har Ret, og man bør slække sine Følelser.

Ved Afskeden vil vi trække et Par Rids op af Skoleskibets Start.

Det var i 1905, at man i Søfartskredse begyndte at drøfte vor Handelsflaades Udvikling lidt mere indgaaende, og en skønne Dag tilflød der saa Pressen en lille Meddelelse af følgende Indhold:

„I Erkendelse af den Betydning, det vilde have for dansk Skibsfart, at vor Sømandsstands Uddannelse ikke kommer til at staa tilbage for andre Nationers, traadte derfor en Kreds af søfartsinteresserede Mænd sammen og stiftede Aktieselskabet „Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd“. Selskabets Hjemsted er København, og dets Formaal er at virke for unge danske Mænds praktiske og teoretiske Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden ved Anskaffelsen af et eller flere Skibe, der indrettes som Skole- og Øvelsesskibe og anvendes til Fragtfart, navnlig paa oversøiske Havne.“

Det er Tanken om Fortsættelsesskolen for Sømand, vi her staar overfor, og saadanne Skoleskibe har alt i Ulandet været højst paa-krævet og været til stor Gavn. Ligeledes har Skibene i Ud-

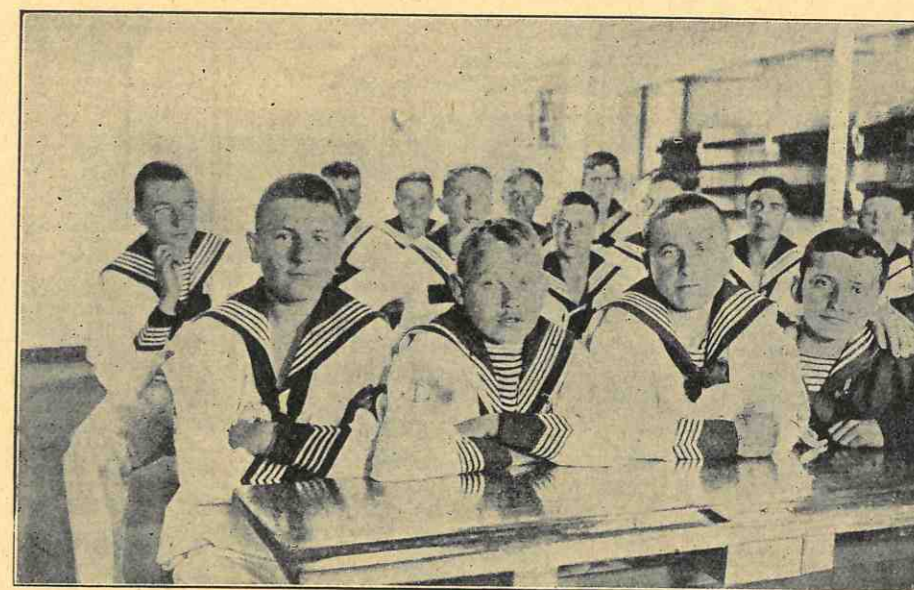


Vor Konge og Dronning, der i 1907, henholdsvis som Kronprins og Kronprinsesse, hilste paa Drengene inden Jomfrurejsen. H. Maj. holdt en lille køn Tale, idet han ønskede dem en lykkelig Rejse og udtalte Haabet om, at de alle Dage senere i Livet, naar de selv fik Skibe at fore rundt omkring i Verden, vilde gøre det gamle Flag Ære. Drengene besvarede Talen med et taktfast »Leve Kronprinsen og Kronprinsessen«.

landet givet aldeles fortrinlige Resultater.

Undervisningen vil, foruden at omfatte Dansk, Tysk, Engelsk, Regning, Skrivning, Geografi, elementær Matematik, Naturlære og Maskinlære samt Vejledning i Sygepleje, fornemlig være rettet paa Uddannelse i praktisk Sømandsskab og Navigation. Særlig Vægt vil der blive lagt paa Elevernes Oplæring til Orden og Disciplin. I øvrigt skal Eleverne tage grundig Del i alt Arbejde om Bord.

Læretiden vil udgøre 3 Aar, og Vederlaget for Elevernes Underhold og



I Skolen under Dækket. De unge Mennesker opdrages til Befalingsmænd og blev ikke staaende ved Reminiscenserne fra den Skoleundervisning, som de medbragte fra Land. Skolen om Bord omfattede mange Fag: Sprog, Regning, Skrivning, Geografi, Matematik, Naturlære, Maskinlære, Sygepleje og Navigation. Den praktiske Oplæring i Sømandsskab skete selvfølgelig over Dækket.

Undervisning om Bord vil blive ansat lavest muligt. Det er Hensigten at søge Midler tilvejebragt til i det størst mulige Omfang at kunne antage ubemidlede Elever uden Vederlag. Endvidere kan det aarlige Aktieudbytte ikke i Følge Selskabets Love overstige 5 pCt., medens det overskydende Driftsudbytte indbetales til et ved særlig Fundats indstiftet Fond til Oprettelse af Fripladser og Pladser til nedsat Betaling for Elever paa Skoleskibet.

Saaledes lød Opsatsen. Og som Skoleskib anskaffedes det 4-m. Staalskib „Viking“, der løb af Stabelen hos Burmeister & Wain den 1. December 1906.

Det følgende Foraar forberedtes Jomfrurejsen under megen Opsigt, ikke alene i de søfartsinteresserede Kredse, men ogsaa ude omkring i det store, brede Befolkningsslag, for i Modsætning til f. Eks. det mægtige tyske Dampskibsselskab „Norddeutscher

Lloyd“, der havde to store Skoleskibe i Fart til Uddannelse af sine Officersaspiranter, hvor Vederlaget var meget højt, gik det danske Aktieselskab den stik modsatte Vej og lod Foretagendet hvile paa en sund demokratisk Basis, hvor Vederlaget ikke blev det afgørende.

Derfor kom Eleverne fra alle Hjem, og hvad Lærerstaben angik, blev det et udmærket Ensemble.

Eleverne mødte i god Tid, saa at de raske Drengene allerede var saa meget forberedte forinden Afrejsen, at da vor nuværende Konge og Dronning, henholdsvis som Kronprins og Kronprinsesse samt mange andre Indbudte, der kom for at tage Afsked med „Viking“, fandt de en kæk Samling Ungdom, fuldt fortrolig med de første elementære Begreber om at bevæge sig i et Skib.

Og saa stak da „Viking“ i Søen med de hvide Sejl under Raa under Dannebrog. Smukt og pynteligt tog det sig ud. Indenbords og udenbords var alt holdt i lyse, lette Farver. Alt var i den skønneste Orden den Gang, ligesom — for det bør siges til D. F. D. S.s Ros — ved Afskedens Stund.

Den maritime Lærdom og den Sans for Punktlig-



Naturligvis var det et af Hovedformaalene om Bord at oplære Drengene til Disciplin og Orden, to af de vigtigste Egenskaber for en Befalingsmand. Maaltiderne foregik derfor vagtvis med orlogsmæssig Præcision, og naar Skaffe-Klokken lød, stillede Eleverne ved deres Kistebænke parate til Angreb paa Retterne, som Baksformændene afhentede ved den store Kabys paa Forbanjerne. Straks efter Skafning gøres alt klart igen. Grejerne blev stuvet væk, og Spisestuen blev paa faa Minutter forvandlet til Skolestue.

hed og Akkuratesse, som de mange Elever har faaet Tag i ombord i „Viking“, har været og vil i Fremtiden være til stor Gavn paa de Skibe, hvor de forhenværende Elever senere er og vil blive ansatte.

Med glade Ansigter stak de første „Viking“-Drengene af i 1907, ligesom alle de efterfølgende Gutter i Aarenes Løb, og de fleste af dem er nu ansete og agtede Mænd indenfor Søfarten og har sikkert kun gode Minder fra Skoletiden om Bord i det gamle „Viking“.

Ad. Pederstrup.

Et af de paa een Gang smukkeste og pudsigste Udslag af Dyrevenlighed oplevede man fornylig midt ude paa det oprørte Atlanterhav. Et nyt, stort 17,000 Tons Motorskib „Americano Sud“ var paa Rejse over Atlanten og havde ogsaa en lille Kat om Bord. Men den faldt over Bord i en stærk Storm, og saa blev hele Maskineriet stoppet, Redningsbaaden kom ud med Førstestyrmænd og to Matroser, og Katten blev reddet i sidste Øjeblik.

Fornylig afsløredes paa Dragør Kirkegaard en Mindetavle for dem, der er blevet borte paa Søen i de sidste 50 Aar. Tavlen indeholder tresindstyve Navne. Den højtidelige Afsløring foretoges af Pastor Ulmer i Overværelse af en større Forsamling af Dragørs Indvaanere.

Ved de forleden paa Københavns Maskinistkole afholdte Eksaminer for Maskinister opnaede en Eksaminand, Knud Andersen, Søn af Brugsforeningsbestyrer Chr. A., Nykøbing M., at bestaa den almindelige Maskinisteksamen med „ug“ i alle 16 Eksamenskarakterer. Dette Resultat er hidtil aldrig opnaet. Direktøren for Maskinistundervisningen overrakte Eksaminanden en Pengepræmie, og Skolens Forstander meddelte ham, at han ogsaa fra Skolen vilde modtage en Anerkendelse.

Maskinmester F. M. Sørensen fejrede for kort Tid siden sit 25-Aars Jubilæum i Havnevæsenets Tjeneste.

F. M., som Jubilarens populære Navn lyder, er kendt som en paapasselig og elskværdig Mand, der til Fuldkommenhed forstaaer at dirigere Broklapperne henholdsvis ved Lange- og Knippelsbro med en prominent Iver for at ingen skal komme til at vente længere end højst nødvendigt, naar Broklapperne skal hæves og sænkes for Skibspassagen. — Det skal der nemlig ogsaa særlig Øvelse og god Forstaaelse til. — Men ud over dette møder man F. M. tillige i fuld Vigour i Havnens Funktionærforenings forreste Rækker, ja endog som Redaktør af et velredigeret Havneblad.

Altsaa vil „Vikingens“ Læsere forstaa, at ogsaa vi, om end lidt sent — som sædvanlig — sender den bedste Hilsen i Anledning af det passerede kvarte Sekel.



Knud Andersen

„Monsunens“ Eventyr

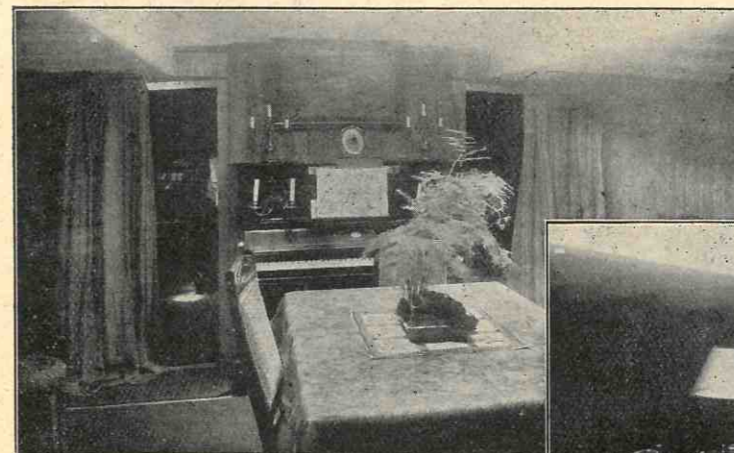
UNDER store, fuldt ud berettigede Sympatitilkendelser stod Forfatteren Knud Andersen med Hustru, Børn, Husassistent og to unge Sømænd ombord i „Monsunen“ ud fra Langelinie-Molen. Sejladsen op gennem Øresund blev langt fra behagelig. Søsygen plagede Kvinderne noget, og den gode Familie-fader stoppede derfor op i

tyr i saa mange Aar, saa man maa formode, at han grundigt har overvejet og nøje eftertænkt, hvad der almindeligvis kan hænde og i saa Fald, hvad der kan raades Bod paa.

Spørgsmaalet er jo ogsaa, om Forfatteren lige fra den Stund, Idéen til at skrive denne Bog om Atlanterhavet paa Atlanten slog ned i ham, ogsaa havde tænkt sig Muligheden af, at det kunde være formaalistjenligt at tage Kone og Børn med, eller det først bagefter er kommen paa Tale. Nogle har ogsaa ment, at det var nødvendigt, at Familien fulgte med, da Andersen økonomisk set har sat alt ind paa Eventyrets Virkelighedsgørelse, og det derfor ikke var muligt, at den økonomiske Side af Sagen kunde ordnes paa anden Maade.

I saa Fald er det rigtignok sørgeligt, at der ikke har været en eller anden evnerig Mand, som kunde have traadt til og hjulpet Forfatteren ud over de økonomiske Spekulationer.

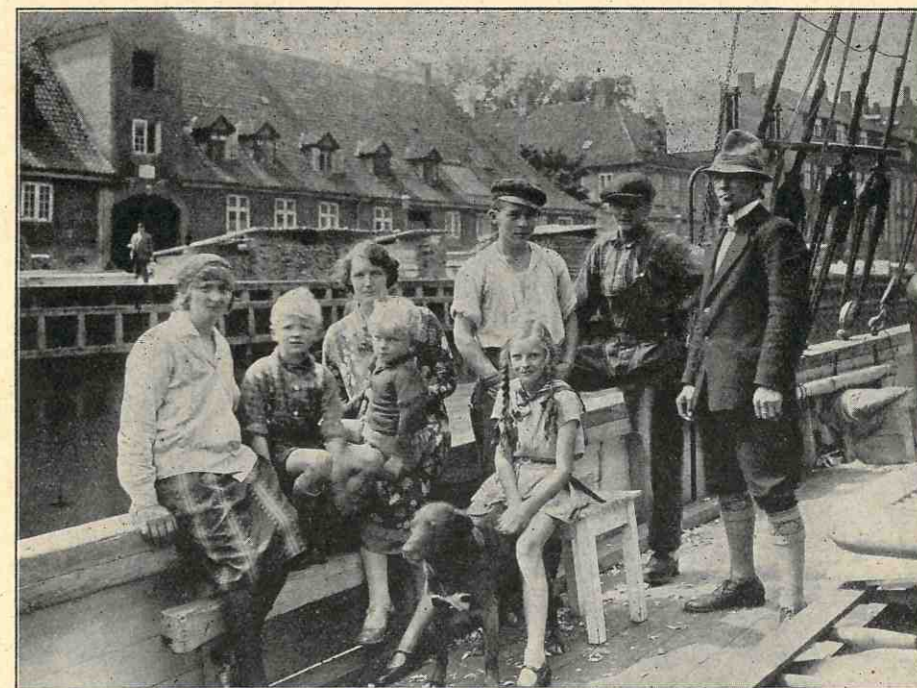
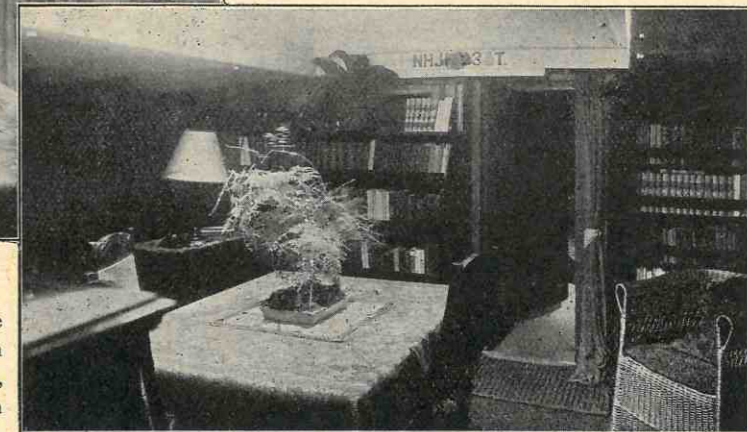
Hvorom alting er „Vikingen“ ønsker „Monsunen“ et hjerteligt paa Gensyn, naar den danser ud over Vandene.



Den hyggelige Salon med Klaver og Bogskabe m. m.

Helsingør for, som Forfatterens Svigerinde udtalte til os, at lade Familien hvile ud et Par Dage uden Slingerage. Derfra gaar Turen til Kallundborg, Køge og forskellige Byer paa Lolland, Falster, Fyen og i Jylland, forinden Sejladsen gennem Kanalen, langs Kysten sydpaa tiltrædes. Vi ønsker: selvfølgelig den djærve Forfatter alt muligt Held og Lykke til det store Eventyr; men vi kan ikke rigtig frigøre os for den Tanke, at Planen eventuelt kan ændres lidt i Betragtninger over Familiens Ophold paa Atlanten. Et, trøster vi os med, og det er, at sely om Sejladsen kun kommer til at strække sig over „Monsunen“s Ophold i vore hjemlige Farvande, da kan vi sikkert vente os en glimrende Bog udelukkende om dette Emne fra Forfatterens evnerige og læseværdige Pen.

Der er mange, og vi blandt dem, som ikke ser saa tillidsfuldt paa den Sejlad ud over det store Hav i den lille Sejler; men Skipperen har jo gaaet svanger med det Even-



Hele Familien med de to unge Sømænd, Husassistenten og Skibshunden



AVOR du drog til de fjerneste Kyster
for at tjene en lokkende Sag,
saa bærer du med dig en Længsel,
der vokser sig mægtig en Dag.
Den smyger sig ind i din Tanke,
og fæster et Bo i dit Sind,
det er Hjemveens knugende Favntag,
der tryller dig ind i sit Spind.

Fik du Rod i de fremmede Riger
og skænked din Virken til dem,
da følte vel sværest du Savnet
af det, der var Barndommens Hjem;
en Klit og en l yngprydet Hede,
en Skovsø's smaragdgrønne Vand,
og en duvende Kornmark i Solskin
er Drømme, der fanger sin Mand.

Og jeg ved, du har drømt det derude,
naar du følte dig ensom og svag,
at vende tilbage til Danmark
en straalende Højsommerdag;
naar Hylden og Roserne blomstrer,
og Høduften stiger i Eng,
for at dvæle en Stund ved de Steder
hvor du leved og leged som Dreng.

Og kommer saa Dagen, den store,
hvor du støvner mod Hjemlandets Kyst,
da banker dit Hjerte af Glæde,
mens Længslerne gaar i dit Bryst;
saa glemmes de fremmede Minder,
da blegner de skønneste Fund,
og dit Øje det dugges ved Synet
af en Skov og et blaabølget Sund.

ALLAN LARSEN

Den 11. April hejstes Flagene paa halv Stang over det meste af Taasinge.

En af Byen Troense gode og afholdte Sønner, Kaptajn C. E. Troensegaard, havde udstridt sin Kamp efter en hæderværdig Livsførelse.

Den afdøde var født derovre den 16. September 1851.

Han kom til Søen efter Konfirmationen og pløjede Bølgerne i Sejlskibe, indtil han i 1870 tog Styrmandseksamen i Svendborg. Efter derpaa at have sejlet som Styrmand med forskellige Sejlskibe, hvoriblandt Briggen „Christine“, blev han dennes Fører i 14 Aar, hvorefter han tog „Maskinen“, som 2. Del af Styrmandseksamen den Gang benævntes. Og saa gik Troensegaard som Dampskibsfører for Heckscher & Søn, bl. a. med S/S „Rita“, hvor han i 1893 fik Lejlighed til at redde Thurø-Skonnerten „Oline“s Besætning under en Orkan i Østersøen, hvorefter han fik Redningsmedaljen. — Den afdøde efterlader sig kun Venner.



Vor kendte Landsmand i West Hartlepool, fhv. Skibsreder Herskind, er afgaaet ved Døden, 66 Aar gammel.

I over 40 Aar har den afdøde boet i England, hvor han efter Onklens Død overtog den store Virksomhed, der omfattede et betydeligt Antal Skibe.

Skibsreder Herskind var en stærkt nationalsindet Mand, der med Kærlighed omfattede sit gamle Fædreland.

Han var Æresmedlem af Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond, hvis største Bidragyder han var, og hans Død betyder et stort Tab for denne Institution.

I Anledning af Dødsfaldet hejstes Flaget paa halv over Hjemmene i Valdemarsgade og Lillerød, og blandt disse Hjemms Beboere vakte det dyb Sorg, at Stifteren af Sømændens Julemaal tid ikke er mere.

Rederiet E. B. Kromann, Marstal, har haft den Sorg, at deres 3-mastede Skonnert „Husavik“ er sprunget læk i en Storm og sunket paa 59 Gr. nordlig Bredde 21 Gr. østlig Længde. Hele Mandskabet er reddet af den tyske Damp „Nordmark“ og bragt til Abo. Skibet var paa Rejse fra Sølvborg til Wiborg i Finland med Lervarer og førtes af Kaptajn Hansen, Marstal.

— Blandt Mandskabet paa „Husavik“ er som Letmatros en Stedsøn af Assurandør Bruno Heckscher. Han har tidligere gjort to Rejser til Afrika med Skonnerten.

Den opgivne Position er i Atlanterhavet Syd for Island og Vest for Skotlands nordligste Punkt.

Fisker Peter Christian Lund og Hustru, Sæby, fejrede deres Guldbryllup den 11. Juli under rigtig stor Opmærksomhed fra nær og fjern.

Blomster og Telegrammer indløb til det gamle ærværdige Guldrudepar — et synligt Bevis paa, hvor afholdte Lund og Hustru er.

Motorskibet „Africa“s Kaptajn, Himmelstrup, der sidste Aar skænkede Zoologisk Have Verdens mindste Hjort, bragte ved sin Hjemkomst fornylig Haven en ny Gave, nemlig en Laponderabe med en tre-fire Maaneder gammel Unge, som naturligvis blev modtaget med den største Glæde af Havens Direktion.

Da Kaptajnens Hjerte bristede —

Eftertryk forbydes

Den gamle Sømandspræst fortæller —

JEG har selv sejlet som ung — jeg afbrød i tre Aar mine Studier — lidt Slingrerage med en Kvinde var Aarsagen.

Et af mine bedste Minder fra den Tid var Opholdet i Staalbarken „Mary“, en prægtig Skude og et udmærket Mandskab.

Skipperen havde jeg ikke set efter Afmønstringen, da Skabnen ved et mærkeligt Tilfælde atter bragte mig sammen med ham. I

Stedet for den ranke, kække

Sømand i

længst forsvundne

Dage traf jeg nu et

Vrag efter haarde Prø-

velser, hvis

Tilskikkelser jeg vil lade

ham selv for-

tælle, nøjagtigt som jeg

fik dem fortalt under

vort Møde.

— —

Kender De det Tilfælde,

naar man taber et godt

Ur, hvis

Gang pludselig standses,

og som ingen af de Urma-

gere, man henvender sig

til, kan faa i Gang igen? —

saaledes begyndte den gamle

Kaptajn, og han fortsatte:

— Nuvel, jeg er saadan et Urværk, der er tabt her i Livet,

mit Hjerte er bristet, og ingen formaar at bringe mig paa ret

Køl igen. Det kan synes mærkeligt, at jeg og Søen skulde

skilles efter saa mange Aars Samarbejde. Jeg vil aldrig mere

pløje Bølgerne og føre et Skib. Jeg har kun prøvet det én

Gang efter det, der hændte, det var nok.

Kald det Overtro, Fantasteri eller hvad De vil; men „Dren-

gens“ Ansigt staar altid for mig. I mine søvnløse Nætter holder

det mig Selskab med Øjnene fulde af Had og Skræk. Hans

Stemme, som jeg hører samtidig, forbander mig, og hans lig-

blege Ansigt bøjer sig over mig. Saa frygtelig pines jeg. De

har kendt mig som en ærlig Mand. Som Dreng og som Mand

var Søen min Kærlighed. Jeg drømte at blive Skipper, og ved

Slid, Sparsommelighed og Flid blev jeg det.

En Medhjælper havde jeg, min lille „Mary“, som jeg op-

kaldte mit første Skib efter, det vi var om Bord sammen i;

hun arbejdede med mig, gav Afkald paa alt for at støtte mig.

Endelig blev min aarelange Drøm opfyldt. Jeg fik et Skib

og udtog selv de bedste Mænd fra Søen til at sejle sammen med mig. Fra Seattle til Australien husker De vor Fart, men

fra Sydney blev vi sendt til Bismarcksøerne og Java, det gav os gode Penge; men min Hjemlængsel var saa stærk, at jeg

knapt kunde holde det ud og endelig kom den Dag, vi kom hjem, De blev afmønstreret, og jeg tog en Vogn til min elskede

Mary, som ventede mig — ikke alene, men med et Barn, en lille Pige, som jeg skulde holde i mine Arme og trykke til mit

Bryst. — Jeg straalede af Lykke. Vognen standsede ved vort lille

Hus, der laa badet i Solens gule

Straaler, som gjorde den røde Vin paa

Facaden endnu varmere i Farven.

Jeg havde ventet Mary løbende ud med udbredte

Arme, men der var saa tyst, og Døren blev ikke aab-

net. Vognen kørte bort, og jeg gik op ad Trappen med

Nøglen i Haanden. Jeg var bange for at forskrække

Mary og ringede sagte paa Klokken. Trin hørtes, men ikke hendes lette,

derimod tunge, og Kvinden, som lukkede op, var mig fremmed.

— Hvor er Mary, spurgte jeg, jeg er hendes Mand!

— Gud hjælpe Dem, svarede hun medlidende. Ved De ingenting? Vi har telegraferet til Sydney! Hun er død!

— Død, stammede jeg. Den lyse Sommerdag blev mørk Nat for mig. Mary, min Elskede, som glædede sig til at blive

Moder — død — Himlen vil vedblive at være blaa, Vinen rød, Blomsterne vil glæde vore Øjne, men Mary vil aldrig se noget

mere.

Natten lagde pludselig sin iskolde Haand paa mig, jeg vendte mig for at gaa . . . uden Maal, uden at vide hvorhen.

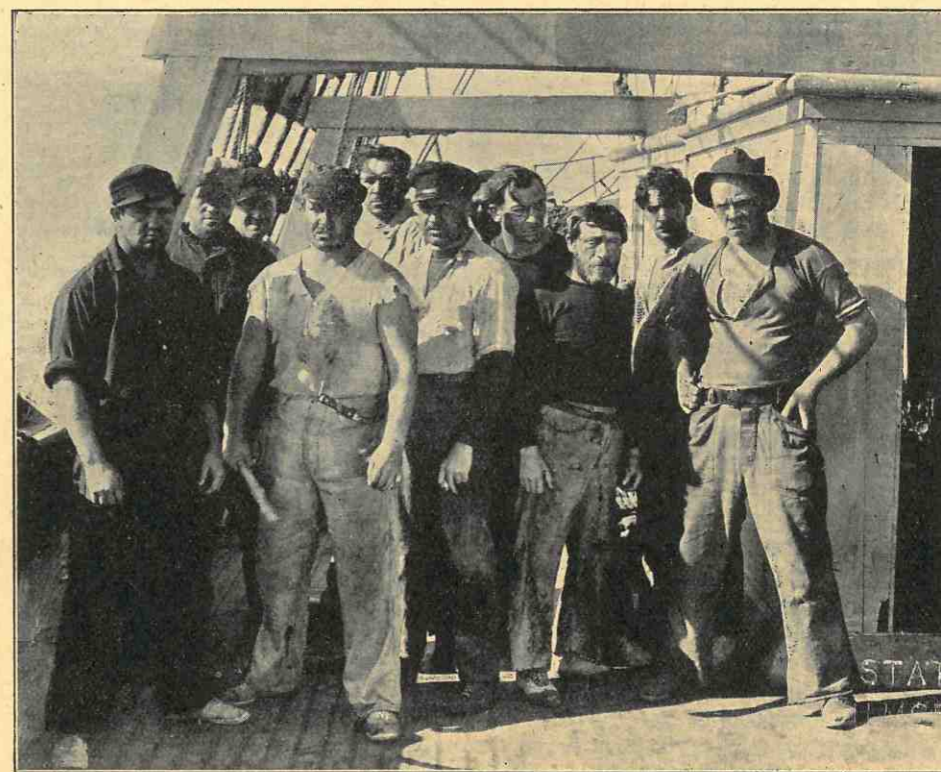
— Vil De ikke se den lille Pige, lød Kvindens Spørgsmaal.

— Jeg vil ikke se hende, hun har taget min Mary fra mig. Nej, nej, svarede jeg; men pludselig hørte jeg den spæde

Stemmes Klynken — noget rørte sig i mig — jeg blev.

Jeg kom til Soveværelset, en ny Genstand hilste paa mig, en lille Vugge forarbejdet af en Vasketøjskurv, som Marys

flittige Hænder havde omdannet til en pragtfuld Vugge, alt,



Det var en Samling af Samfundets Udskud, Banditter fra alle Lejre



hvad Mary rørte ved blev til Skønhed. — Den lille Bylt, Kvinden rakte mig, var som en Sommerfugl i al sin Pragt. Hun smilte, det lille Væsen. Det kunde ikke være hende, der havde taget Mary fra mig. Det var Gud! Min Sorg forvandlede mig til Had mod Universet. Jeg vilde vise ham, hvad det betød at tage min Mary fra mig.

Fra denne Stund samlede mine Tanker sig kun om min Datter, som i Daaben ogsaa kom til at hedde Mary. Jeg arbejdede for hendes Lykke, samlede Penge, agtede ikke paa hvilken Maade, bare der kom Bunker af Penge.

Kvinden, som havde lukket Marys Øjne, blev hos min Datter. Jeg betalte godt for min lille Piges Underhold, Undervisning m. m., og hun elskede mig som det inderlig gode Barn, hun var. Saa kom Forbudsloven, og et nyt og indbringende Felt aabnede sig for mig.

Jeg købte et godt indrettet Smuglerskib og nogle forsome Officerer med — Mandskabet *before the mast* var jo ikke af den Støbning, som den Gang De sejlede sammen med mig.

Det var en Samling af Samfundets Udskud, Banditter fra alle Lejre, som kun havde Respekt for Brutalitet.

Den Sejlads var jo farlig — yderst farlig; men Penge tjente vi, og jeg selv de fleste.

1. Styrmand var meget raa af sig, 2. Styrmand og Baadsen ligesaa. 1. Styrmand mumlede altid, naar han var drukken, at der skulde en lang Lovens Arm for at naa ham. Mandskabet, disse Vandrotter, maatte ligefrem piskes til Arbejdet. Prygl og Brutalitet var nødvendige Onder om Bord.

I Begyndelsen hadede jeg det Syn af krybende Søfolk, der gik op i Riggen som piskede Hunde og hylede smertefuldt under 1. Styrmandens haarde Adfærd. Og imens sank jeg dybere og dybere.

Under den Periode saa jeg ikke meget til min Datter Mary, jeg bare sendte hende Penge, Penge og atter Penge.

Det nye Levned optog mine Spekulationer.

I Begyndelsen tager det haardt paa én. Alt hvad godt er i os oprøres; men man ligesom vænner sig hurtigt til det. Og det er først, naar man ikke oprøres længere, at man for Alvor begynder at synke.

Det maa ogsaa have mærket mig, for naar jeg kom hjem, saa lille Mary saa underligt paa mig og blev saa besynderlig sky, og det kostede mig den yderste Anstrengelse at genvinde hendes Fortrolighed.

Saaledes gik Aarene. Min lille Pige blev Kvinde. Et Telegram fik jeg i Sidney:

— Jeg er fyldt 18 og Brud. Min Mand og jeg venter Dig.

Mary.

Mary en Brud! Jeg læste Telegrammet om og om igen. Det syntes mig utroligt. Hvor jeg længtes efter at se hende igen. Lykkelige Brudgom. Hvor gerne jeg vilde være i hans Sted. Livet nyt og rent og med en elsket Kvinde ved sin Side.

Rejsen syntes aldrig at skulde faa Ende. Men en Mands Forpligtelser binder ham, selv om de er illegale. Endelig kom vi til Seattle. Vi fik tre Dages Hvile, og jeg havde glædet mig til en hel Uge.

Jeg skyndte mig op for at se min lille Mary. Hun var alene og straalende af Lykke. Hendes Mand havde prøvet at blive for min Skyld, men var bleven sendt ud af sit Firma. Hvad Dag, jeg skulde sejle? — Fredag! Det var godt, for Manden vilde være tilbage Torsdag.

Jeg var hos min Datter omtrent hele Tiden. Hun viste mig Mandens Fotografi. En smuk Dreng, med en fast Mund og et aabent Blik, Jeg følte, at jeg kunde betro ham min lille Pige. Hele Torsdag arbejdede jeg med mine Folk paa at lade mit Skib. 1. Styrmand sprang omkring fra den ene Mand til den anden, og jeg forstod, at der maatte være sket noget.

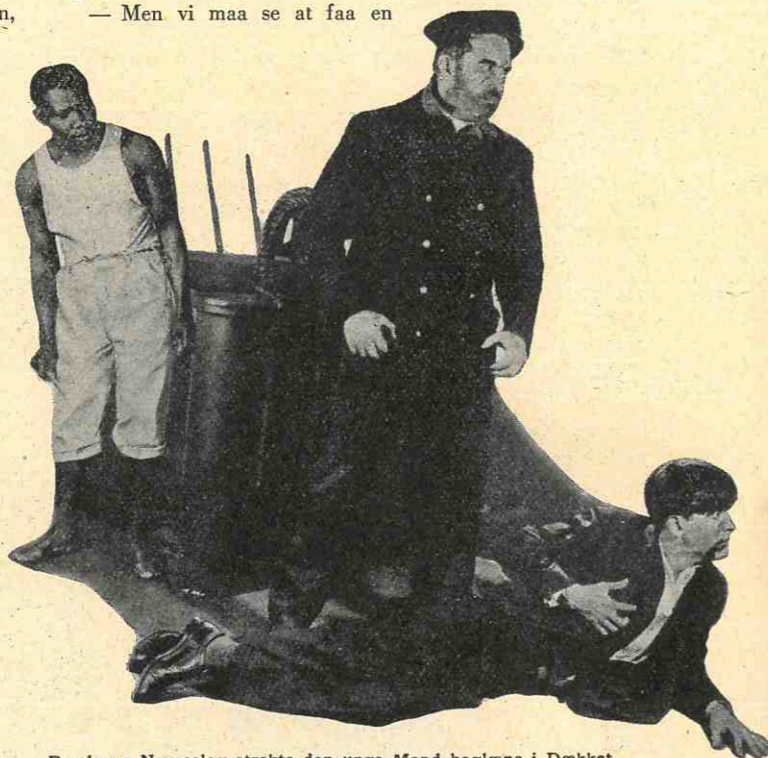
— Hør, hvad er der i Vejen? spurgte jeg.

— Den store Svensker er rendt? Han arbejdede for to.

— Har De betalt ham?

— Nej, han ventede ikke paa det. Han fik en Chance for at komme med sit gamle Skib og tog den.

— Men vi maa se at faa en



Baadsens Næveslag strakte den unge Mand baglæns i Dækket

eller anden i hans Sted, som er i Stand til at overtage hans Arbejde.

— Det er netop Sagen. Vi er blevne berygtede, og det er ikke muligt at faa fat i nogen. Saa snart Gutterne ser mig komme, saa stikker de af.

— Saa maa vi tage dem med Magt.

— De mener . . .

— Netop, shanghai dem, giv dem Sovemidler og tag dem saa. Lige meget hvem, blot det er en Mand. Maaske det ikke bliver nogen Sømand, men skidt med det. Jeg skal sejle Kl. 5.

Jeg tilbragte min sidste Nat hos Mary. Hun havde dækket til tre.

— Hvad, er Manden her ikke?

— Nej, men han er kommen hjem. Han ringede for en Time siden. Han kom sent tilbage og fandt, at nogle Afskibninger var blevne forhaalede. Han maatte ud paa Varelageret for at faa Sagerne igennem. Det ligger i Vareskurene, og det er en lang Vej. Hvor jeg er lykkelig, Far, og jeg vil have, at Du skal holde af min Mand.

Medens vi ventede, talte vi om Fremtiden, om den Tid, da Søen og jeg skulde skilles.

Timerne gik, men Manden kom ikke. Jeg begyndte at blive urolig.

Jeg telefonerede til Varehuset. Nattevagten svarede, at



Marys Mand havde været der, men var gaaet. Han vidste ikke hvorhen.

Vi spiste Aftensmaden i Stilhed. Glæden over Maaltidet var væk. Klokken tre maatte jeg forlade hende. Jeg gav hende en Check og kyssede hende til Afsked.

1. Styrmand og Baadsen ventede mig. Skuden var sejlklar. Vi kunde sejle Kl. 5.

— Har De fuldt Mandskab?

— Javel. Den ene ser syg ud, men Lægerne tilraader jo Sørejser for de syge, lo han brutalt.

havde set ham før. Der var et saa skarpt Blik i hans Øjne, at jeg uvilkaarligt sænkede mit Blik.

— Er De Kaptajn her paa Skibet?

— Ja, det er mig.

— Jeg er bleven ulovligt bortført, og ulovligt holdt tilbage. Jeg forlanger — — —

— Behold De Deres Forlangender for Dem selv, svarede jeg og gik.

— Jeg er bleven shanghaiet, siger jeg Dem, vedblev han.

— — —

To Dage senere var jeg Vidne til en Scene, jeg ofte havde været Vidne til, da jeg begyndte at synke. 1. Styrmandens Brøl fortalte mig, at den unge Rekrut fik en Omgang.

Den unge Mand stod foran Baadsen parat til Kamp. Jeg vidste, at han aldrig vilde have den mindste Chance for at staa sig mod den kæmpesterke Baadsmand.

— Op i Rigningen, brølede 1. Styrmand. Op med Dig!

Drengen rystede paa Hovedet.

— Jeg har ikke bedt om at komme herhen . . .

— Op, skreg 1. Styrmand, eller jeg . . . Og inden den anden fik Tid til at springe væk, traf et Næveslag ham i Ansigtet og sendte ham baglæns i Dækket. Han laa et Øjeblik og stod saa op igen. Men atter fo'r den mægtige Næve frem. Fire Gange gentog det sig, og for hver Gang stod Drengen op for at kæmpe.

Det øvrige Mandskab, det lurvede Pak, vilde sikkert have raabt Hurra for ham, havde de blot turdet.

Saa besluttede jeg at gøre en Ende paa dette Oprin. — Vent, raabte jeg. Jeg trak min Revolver frem. I Nærheden af os hang et Reb, hvis Ende var knyttet til en Knude, og som svajede

frem og tilbage, følgende Skibets Bevægelser. Jeg sigtede og fyrede af. Da Røgen var trukket bort, saa man Rebet stadig bevæge sig, men Knuden var delt i to Dele. Jeg vendte Mundingen mod Drengen, som endnu laa paa Dækket efter det sidste Slag.

— Gaa op i Rigningen, befalede jeg, eller Du vil glide ud af Lemmen som vor Ven forleden.

Han forstod, at jeg mente det. Han laa alligevel et Øjeblik, som for at tænke nøjere over det. Døden paa den ene eller anden Maade gjorde hverken fra eller til, tænkte han sikkert. Langsomt rejste han sig op. Hans Øjne fik et jaget Udtryk — hvorledes skal jeg beskrive det. Jeg har tidt set det Udtryk i Mænds Øjne, som var forskrækkede og blev tvungne til et eller andet. Hans Sjæl var i dødelig Skræk; for ham selv var Døden velkommen, hellere Døden end at skulde krybe op i Rigningen. Jeg læste det tydeligt i hans Blik. Men der var nogen, som elskede ham, og til hvem han maatte vende tilbage. For hendes Skyld maatte han gøre Forsøget.

— Tænk paa hende, Dreng, sagde jeg med et Forsøg paa barsk Velvilje, medens jeg holdt Revolvermunden rettet mod ham. Hun vil hellere have Dig hel og holden tilbage end maatte nøjes med dit Skrog.



— Gaa op i Rigningen, eller du vil glide ud af Lemmen . . .

— Well. Er de gode nok.

— Javel, Kaptajn. De sover kun ud. Den syge fik Pulveret i en Kop. Den anden tog vi paa Gaden, og han kæmpede tappert. Jeg maatte dysse ham i Søvn med et Næveslag. Men det er bedst ikke at slippe ham op paa Dækket, før vi er i rum Sø. —

Vi sejlede godt, og jeg havde nok med at passe Navigeringen o. s. v., saa Mandskabet overlod jeg til 1. Styrmanden.

Den tredje Dag sagde 1. Styrmand til mig, at den ene af de Folk, vi havde faaet med, var ved at dø.

— Han har sovet hele Tiden, men han ser saa forbandet graa ud i Ansigtet. Han har vist faaet for stor en Dosis.

Jeg saa paa ham med Skræk.

— Hvad vil De gøre, stammede jeg.

— Gøre, hvad Fanden er der at gøre?

Næste Dag døde den syge.

Den anden havde været hos ham lige til Enden. Selv var han ogsaa syg af den kraftige Dosis og rasende over at være bleven bortført. Henad Aften døde den syge Mand, og vi maatte begrave ham paa Havet. Mandskabet fik en Ration Rom i den Anledning.

Efter at Liget var gledet ned, saa jeg paa den anden Mand; han mindede mig om en eller anden, skønt jeg aldrig



Det Ansigt, han løftede op imod mig, var hvidt af afmægtig Harne.

— Forbandet være Du, brølede han, mens han rejste sig op.

Folk har forbandet mig før; fordrukne og fejge Banditter, hvis Forbandelse jeg kun lo ad. Men dette her var noget andet. Der laa en Kraft bag denne Forbandelse, som fik mit Blod til at størkne. Jeg følte, at der laa en Mening bag disse Ord, at Forbandelsen skulde træde i Kraft, hvis der skete ham et eller andet, der vilde bringe Fortvivlelse og Sorg over den, han elskede. Jeg havde mest Lyst til at stikke af, men jeg var nødt til at blive og se efter, at min Ordre blev udført. —

Der var Arbejde at udføre oppe i Takkelagen, og to andre krøb allerede op som Aber. Drengens rystende Arme og Ben klyngede sig fortvivlet til Vævlinjerne. — Højere op! raabte l. Styrmand. Skynd Dig. De kan ikke vente paa Dig hele Dagen deroppe.

Og højere op klavrede han. Undertiden gav hans Haand slip, og hans Fod mistede Fæstet, og saa dinglede han oppe i Højden. Men han genvandt Balancen og krøb videre. De to andre havde allerede udført Arbejdet og skyndte sig ned.

l. Styrmand raabte, at han skulde komme ned. Men han krøb stadig højere op. Hvorfor faar vi aldrig at vide. Saa standsede han og saa ned paa os. Aldrig vil jeg glemme dette Øjeblik. Hans fortrukne, blege Ansigt, hans Anstrengelser for at holde sig fast. Og saa det frygtelige Skrig. Han gav slip og styrtede ned paa Dækket fra den enorme Højde. Ikke en Knoggel var hel.

Ved Solnedgang forsvandt ogsaa han i Dybet.

Denne Nat fik jeg et Radiotelegram fra Mary.

„Min Mand kom aldrig tilbage, Far. Mary.“

— Faar jeg nogen Sinde fat i ham, sagde jeg truende til den brølende Vind og det skumende Hav; men inden jeg udførte Truselen, blev Nattens Mørke afbrudt af et hvidt, tappert Ansigt. Ogsaa ham vilde der være nogen, som forgæves ventede paa. Fra samme Nat begyndte jeg at blive bange . . .

Jeg kunde ikke glemme dette Ansigt eller mane det bort. Han havde forbandet mig i sin Fortvivlelse. Kald det for Samvittighedsnag, kald det for ens bedre Jeg's Forsøg paa at faa Overherredømmet; aldrig lod det hvide Ansigt mig faa Romere. — Efter at Rejsen var endt, ilede jeg til Mary. Det lille Hus var lukket. Ingen svarede paa min Banken. Jeg prøvede min Nøgle. Døren gik op. Hun boede der stadig, kunde jeg se. Jeg forhørte mig hos en af Naboerne. Den lille Enke maatte arbejde efter Mandens Død.

Død! Mit Blod kogte ved Tanken om, at han havde forladt hende. Jeg besluttede at vente og satte mig ned i en Stol. Var jeg alene? Jeg lod Øjnene glide rundt i Stuen. En Ramme paa Kaminhylden tiltrak sig min Opmærksomhed. Fra Rammen stirrede et Ansigt paa mig, et Ansigt, som jeg kun kendte alt for godt. Det var Drengen, der havde forbandet mig!

Jeg stirrede paa Fotografiet, da jeg hørte Mary komme hjem. Jeg kaldte paa hende for ikke at forskrække hende.

Far!, raabte hun og skjulte sit Ansigt ved mit Bryst. Far, han kom aldrig tilbage, sagde hun, medens hendes Øjne fyldtes med Taarer.

— Hvem er det, Barn? spurgte jeg og tog Fotografiet fra Kaminhylden i mine rystende Hænder.

Hun tog det fra mig og trykkede det til sit Bryst.

— Det er ham — min Mand!

Jeg forsøgte at vende tilbage til Søen, men det var mig ikke muligt. Søvinden gentog uafsladligt Drengens Forbandelse. Kald det for Samvittighedsnag, kald det for, hvad De vil, det, som altid faar hans Ansigt til at staa for mig i Nattens Mulm og Mørke.

Den gamle Kaptajn var naaet saa langt i Skildringen af sit Liv, da jeg tog hans rystende Haand og med svag Stemme spurgte ham om hans Datters Skæbne.

— Ogsaa hende har Vorherre taget fra mig . . .

Under Taarer gentog han sin Lignelse om Uret, der tabes for aldrig at komme til at gaa igen.

Saa gik der mange Aar. Men nylig under en Gudstjeneste i vor

lille Sømanskirke, saa jeg blandt Menigheden paa en af de forreste Rækker et Ansigt, jeg særlig glædede mig over at finde i Guds Hus.

Det var min gamle Kaptajn, der sad med et tillidsfuldt Udtryk og saa genkendende op paa mig.

Da jeg efter Gudstjenesten gik ned til ham, trykkede han hjerteligt min Haand, og da jeg spurgte ham om, hvordan det nu gik ham, svarede han, ligesom lidt befriet for al den Sorg, der sidste Gang tyngede ham saa stærkt.

— Jo, Uret kom alligevel til at gaa igen . . . det var Troen, den virkelige, oprigtige Tro, der reparerede det for mig.

To Fiskere fra Thisted, den 29-aarige *Martin Nielsen Hvass* og den 40-aarige *N.P. Nielsen*, druknede forleden i Thisted Bredning, da deres Motorbaad, der var paa Slæb med en anden Fiskerbaad, sank. Begge de forulykkede, der var meget afholdte, efterlader sig Hustru og flere Børn.

Under de danske U-Baades Besøg i England fornylig besøgte Søofficererne Lord Nelsons gamle Flagskib „Victory“, der nu som Museum er opankret ved Dokken i Portsmouth. De danske Officerer nedlagde en Krans paa „Victory“.



Far, han kom aldrig tilbage, sagde hun, medens hendes Øjne fyldtes med Taarer

I Norge er Planer fremme om at bevare et Sejlskib som et synligt Minde om Norges stolte Sejlskibstider, og til Planens Realisation har Skibsreder *Erling Mønsen* i London skænket en større Sum.

Nogle har foreslaaet „Pehr Ugland“, men selv om dette Skib i mange Aar har sejlet under norsk Flag, er det imidlertid bygget i Skotland og er saaledes ikke et helt norsk Skib. Andre har nævnt Staalbarken „Lingard“, som er bygget i Norge; det sejler for Øjeblikket under finsk Flag.



AUTOMOBIL-BAADEN

København-Helsingør paa 34 Minutter

Den uforfærdede Flyverhelt *Krause-Jensen* (der i Parantes bemærket foruden at være fransk Kaptajn med Udmærkelser fra Verdenskrigen ogsaa har været Sejlskibsmatros med

nemt udstyret Befordringsmiddel, forarbejdet af de allerfineste Raamaterialer og med største Omhu og behørig Kontrol under selve Fabrikationen.



Kaptajn Krause-Jensen ifærd med at lade Automobil-Baaden afgaa med nogle Gæster, som skal nyde godt af en lynsnar Fart gennem Havnen

gode Vidnesbyrd) har nu fornylig præsenteret en saakaldt Automobil-Baad for os herhjemme, en Baad, som kan faas i forskellige Størrelser med Motorer paa lige fra 82 op til 225 Hestekræfter.

Baadene, der kaldes „Chris-Craft“ har forlængst erobret sig en fremragende Plads i Udlandets Søfartskredse, hvor man ser dem suse afsted opad Seinen, paa Themsen, ved Middelhavets Kyster, udfor Miamis fashionable Badehoteller, udfor Long Island og mange andre kendte Pladser.

Nu fortæller Kaptajn Krause-Jensen, at „Danmark skal gøres“, og til den Begyndelse afholdt Kaptajnen en Demonstrationssejlad, som en Mængde Københavnerne, skandinaviske — og tyske Turister med den største Interesse overværede.

Den Baad, der præsenteredes i Havnen, var en „run-about“ med 106 Hestes Kraft, og denne kan føre sine Passagerer ud til Klampenborg paa smaa 8 Minutter, til Skødsborg paa 13 og til Helsingør paa en god halv Times Tid — vel nok en respektabel Rekord at sætte for en saadan Udflugt.

Denne Automobil-Baad koster ganske vist 13,000 Kr., men det er jo ogsaa et højfor-

Kaptajn Krause-Jensen har glædet os herhjemme med den interessante Demonstration, og det skulde være mærkeligt, om der ikke skulde kunne findes Liebhaber til hans Chris-craft-Baade, saa at Glæden kan blive gensidig.

— Hvorfor skulde man ikke kunde vente en Kapsejlad herhjemme med saadanne Søracere? spurgte vi en stærkt interesseret Sø-Sportsmand.

— Det kan vi da godt glæde os til, svarede Vedkom? mende.

— I Udlandet sker det jo?

— Ja, det kan De være overbevist om. Man har endog meget store Regattaer.

— Og der møder forskellige Typer op?

— Ja, mange, og Løbene er meget spændende, vil jeg sige Dem.

— Med mange Tilskuere?

— Ja, under en mægtig Tilslutning. Der er jo Plads

nok for Baadene at bevæge sig paa.

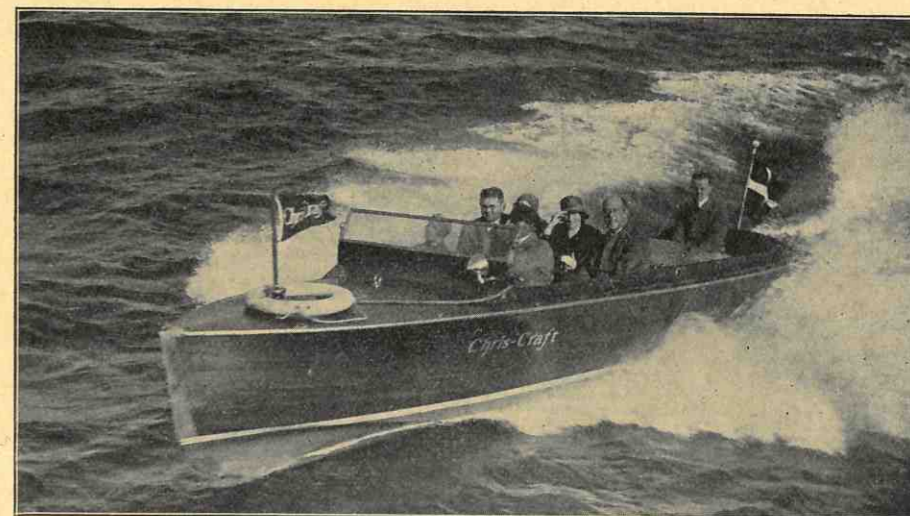
— Og Tilskuerne?

— De kan jo anbringe sig overalt ved Bredden og ogsaa ude paa Søen eller Floden, hvor det foregaar, ser man Publikum i Baade, Sejlskuder og større Dampere, Pramme m. m. De kan rigtignok tro, at saadanne Forlystelser er interessante.

— Ja, saa faar vi dem nok ad Aare.

— Nej, de bliver sikkert allerede arrangerede i denne Sommer.

— Vi har altsaa noget at glæde os til. — Det har De.



I tusende Tempo stryger man Vandets Overflade

* To Maaneder ved Cap Horn *

Sejlmageren fortæller —

„Spartan“ var en 4-m. Bark, hjemmehørende i Tvedestrand, Norge, den laa i Hamborg og lastede Koks for Callao, Peru. Der blev paamønstret hel ny Besætning, og en Formiddag var vi saa 12 Matroser, samt nogle tyske Drengene, nede ved Havnen hos den bekendte Forhyringsagent *Kröger*, den Mand, der sammen med sin Kompagnon, *Möllerstedt*, har sendt i tusindvis af skandinaviske Sømænd ud fra Hamborg, vi stod herinde i det lille snævre Kontor i glad Forventning, og saa skrev vi da ogsaa under paa at følge „Spartan“ til Vestkysten og videre, tilbage til Nord-Europa, 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 Sømanskirke sendt Julegaver ombord til alle Mand.

„Spartan“ var paa godt 2 Tusind Registertons og havde enkelte Bramsejl. Besætningen var 25 Mand.

Den 22. December 1913 forlod vi Hamborg og blev slæbt ned ad Elben; da vi ud paa Aftenen naaede Cukshafen, blæste det en Sydvest Storm, hvorfor der blev kastet Anker for Natten. Vi haabede inderligt, at Vinden vilde holde sig i det Hjørne, i hvert Fald Juleaften over, og vi fik virkelig Lov til at holde Jul her paa Cukshafens Rhed. Julegaverne blev delt ud, jeg for min Part fik et uldent Halstørklæde, der var mig til megen Gavn, thi det var meget koldt i Dækshuset, hvor vi havde vore Køjer, og Jernvæggene, der ikke var beklædt paa Indersiden, gnistrede af Rimfrost.

Anden 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 da Farvel til Tyskland for et godt Stykke Tid. Med Damperen for Bougen og lidt Hjælp af Sejlene skød vi en god Fart ned mod Kanalen, glade ved at at vi snart kunde komme ned i varmere Klima.

Imidlertid var vi lige kommen ind i Kanalen, da der kom en tysk Fuldrigger paa Vej mod Nordsøen. Den havde selvfølgelig ogsaa Bugserbaaden observeret, thi pludselig lød der en Hvæsen fra denne, og Dampen strømmede ud alle Vegne. Den holdt inde med Bugseringen og højeste Signalet:

„Har faaet Maskinskade — sæt Sejl!“

Naa, her var ikke andet at gøre end at kalde alle Mand paa Dæk, hale ind Slæberne og sætte Sejl. Men da vi vel var kommen under Sejl, saa vi den Jævel af en Bugserbaad sætte afsted efter Tyskeren, som den hurtig naaede, og kort efter var den saamænd spændt for Fuldriggerens Boug, saa der var 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 at den ikke behøvede at gaa ledig det lange Stykke Vej, og Betalingen for at slæbe os ud af Kanalen havde den jo faaet.

Vor Kaptajn lovede da ogsaa, at han skulde nok huske det næste Gang, han kom til Hamborg.

Da Vinden var god, gik vi for fulde Sejl Syd over. Koks

er 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 Dage, og først da vi var paa 40 Grader Syd fik vi Stille.

En argentinsk Fiskedamper kom langs Siden, og vi fik Fisk i Bytte 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 alt for 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 Nordmænd, 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 Dage 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, ryttede 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 Undermerssejl. Og 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 Stage for at komme rundt Hornet.

Et Par Dage gik, stadigvæk Sydveststorm; 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 Udflugt paa Bakken, og han et Par Gange var skyllet ned fra sit Post, blev Udflugten afholdt fra Ruftaget. Værst var det, naar vi skulde vende, vi kovede 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 den drejet til Vinden.

Bjerge af Vand væltede nu ind over Dækket, og den samme stadige Kamp begyndte. Alt ombord var vaadt, Klæder og Køjetøj, Ruffen var halvfuld 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 Merssejl og satte dem, friskede Vinden op, lød det: „Gør fast Merssejl!“

Dag gik efter Dag, stadig det samme, Syd over, Nord over, Skib efter Skib kom forbi os og styrede Øst over. „Homward bound“ hvor vi misundte dem; vi var dog ikke alene om

Kampen mod Vestenvinden; der kom daglig Skibe, som skulde Vest over, og tilsidst var vi 8 Skibe i Selskab.

En Nat blev Kabysdøren slaaet ind, og Tømmermanden fik saa Ordre til at slaa nogle Planker for det gabende Hul, hvor Vandet fossede ind. Jeg hjalp Tømmermanden med dette Arbejde, men næppe var vi færdige med det, før der kom en frygtelig Sø, — — det lyste hvidt over den luv Røling.

„Pas paa Tømmermand!“ raabte jeg, og selv krøb jeg op paa Bordet, men i det samme brød Vandbjerget ind over Forskibet, ramte Ruf og Kabys, slog de Planker væk, vi havde sat op; i næste Øjeblik var Kabysen fyldt med Vand, det brusede og sydede og kogte derinde; da jeg stod paa 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 Færde. Vandet strømmede ind og førte ham med sig mod læ Dør; det halve af Døren blev revet ud, og Vandet fossede ind gennem det fremkomne Hul. Tømmermanden greb fat i Dørkarmen og fik her et Holdpunkt. 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 bag over 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 nyste 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 gaet udenbords.

„Giv mig en Haand!“ raabte han.

Endelig fik jeg ham stoppet i Farten, og vi bandt saa Gryden fast til en Krog oppe i Loftet. Her kunde den saa hænge uden at gøre Skade.

Dag gaar efter Dag, Uge efter Uge. Storm af Sydvest, Vest og Nordvest. Vi sejlede Syd, vendte, sejlede Nord, men Vest over; det var en værre Karusseltur. Humøret sank. Uha, kanten vi da aldrig rundt det „forbaskede Hjørne“, som en Svensker sagde.

Den syge Finne laa i sin Køje og bandede baade paa Engelsk og Finsk. Vidste han blot, hvem der var „Jonas“, han blev hevet overbord 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 en tysk Mark med og kastede da ogsaa denne i Vandet, dog — intet hjælp!

Vi blev sløve og ligegyldige. Naar Vejret var rigtig daarligt, kunde Kokken ikke være i Kabysen, og saa fik vi ingen

varm Mad, alle var vi fyldt med Saltvandsbylder, og Olietøjet gnavede Hul paa disse, saa det var den bare Elendighed.

Nu var vi paa syvende Uge, stadigvæk det samme, rebe Merssejl, gøre fast Merssejl, selv et Skoleskib kunde ikke have givet os mere Øvelse i Sejlmanøvre.

En Dag talte Kaptajnen om at opgive Kampen, og saa sejle Øst over for paa den Maade at komme til Vestkysten; havde vi gjort det straks, saa havde vi nu været i Callao, sagde han. Paaske kom og gik, stadig det samme; vi var langt Syd paa for at faa Stræk Nord over; men stadigvæk var Cap Horn i Vejen, naar vi naaede at faa Land i Sigte.

Der gik 2 Maaneder. Barometeret stod lavt, Humøret endnu lavere, det værkede og svævede i alle de aabne Saar, intet tørt Tøj havde vi. Maden var daarlig; der blev klaget — 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 den 61. Dag saa vi Staten

Island. Vi var altsaa paa samme Sted som for to Maaneder siden. Om Aftenen blev Vinden nordlig og løjede helt af. Den sydvestlige Dønning lagde sig — Haabet gryede. Hele Natten var det Stille med østlig Dønning, der voksede. Dagen derpaa om Eftermiddagen svag østlig Brise, og Kl. 8 Aften satte vi Bramsejl for første Gang. Kl. 10 blev Røjlerne sat. Vagt og Fri-vagt hjalp hinanden, ingen følte Trang til Søvn. Vinden tiltog i Styrke, for skværede Ræer og med Røjler i Top holdt vi det gaende 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 Vester over. 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 Festen.

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 blev ogsaa bedre. Det havde nu heller ingen Spøg været at være Kok i saadant et Vejr, naar Kedler og Gryder skulde bindes fast over Ilden, men nu var det altsammen glemt.

En Formiddag, den 4. Juni, lod vi Ankeret falde paa Callaos Rhed 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 Øst over. Men ofte senere hen talte vi med hverandre om de 62 Dage ved Cap Horn som en af de haardeste Ture, vi havde haft.

H. S.

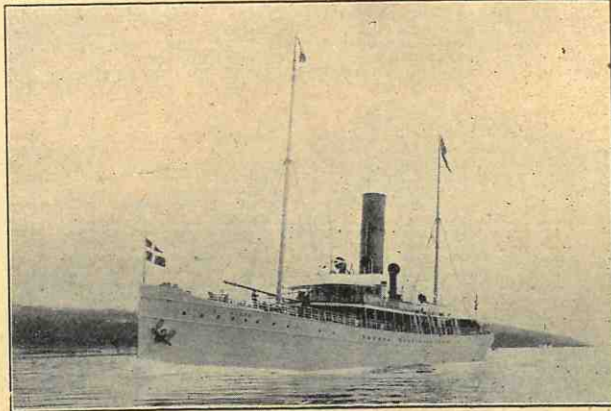


Tømmermanden satte sig med et Vræl i Gryden — — et kosteligt Syn...

Et Krigsminde

Af Allan Larsen — Med Tegning af Georg Lütken

DET var en Sommeraften, en af de rigtig smukke og varme Sommeraftener, som vi nu kun saa sjældent oplever dem, den 31. Maj 1916, da Eksportdamperen „N. I. Fjord“, som sidste Baad i en Konvoy befandt sig ved den jyske Vestkyst mellem Hirtshals og Hanstholm. — Det var i Verdenskrigens urolige, usikre og farefulde Tid; overalt lurede Død og Undergang paa den danske Sømand, Helten uden Navn, og netop denne stille og fredfyldte Aften blev „Fjords“, Besætning Vidne til, med hvilke haarde og brutale Midler de krigsførende Magter bekæmpede hinanden, og kun ved et gunstigt Skæbnespil undgik den lille Konvoy af skandinaviske Skibe at blive et Offer for en Krigsførelse, hvor der hverken regnedes med Skaansel eller Pardon.



N. I. Fjord

Kl. 6,10 Eftm. signalerede en tysk Torpedojager „Stop“ til det danske Skib, og en af Styrbords Redningsbaade, bemanded med 1. Styrmand og fem af Folkene, roede over til Jageren, som laa stille i „Fjords“ umiddelbare Nærhed.

Om nogen indgaaende Undersøgelse af Skibspapirerne, som Styrmanden havde med, blev der dog ikke Tale; kort efter at vor Styrmand var kommet ombord i det tyske Krigsfartøj dukkede nemlig tre altfor let kendelige engelske Destroyers rfem i Sydvest og jog med pilsnar Hurtighed ned mod det vejrede Bytte.

Hurtigere end almindelig Høflighed kræver det, blev vor Skibsofficer saa godt som kastet ned af Falderebet, og ikke et Sekund for tidlig, thi i Løbet af forbausende kort Tid udviklede Begivenhederne sig med rasende Fart, i et Nu havde vi Krigen og dens Rædsler omkring os i et vildt Kaos.

Optakten til Verdenshistoriens største Søslag tog sin Begyndelse. Fra Nord, Syd og Vest stævnede Dreadnoughter, Men-of-war og Slagskibe mod Valpladsen. Mitrailleurseildens bragende Salver flængede Sommeraftenens Stillehed, Torpedoernes hvide Skumstriber kløvede de klukkende Bølger, og paa faa Øjeblikke dækkede Røg og Flammer Synskredsen indenfor det store Kampomraade.

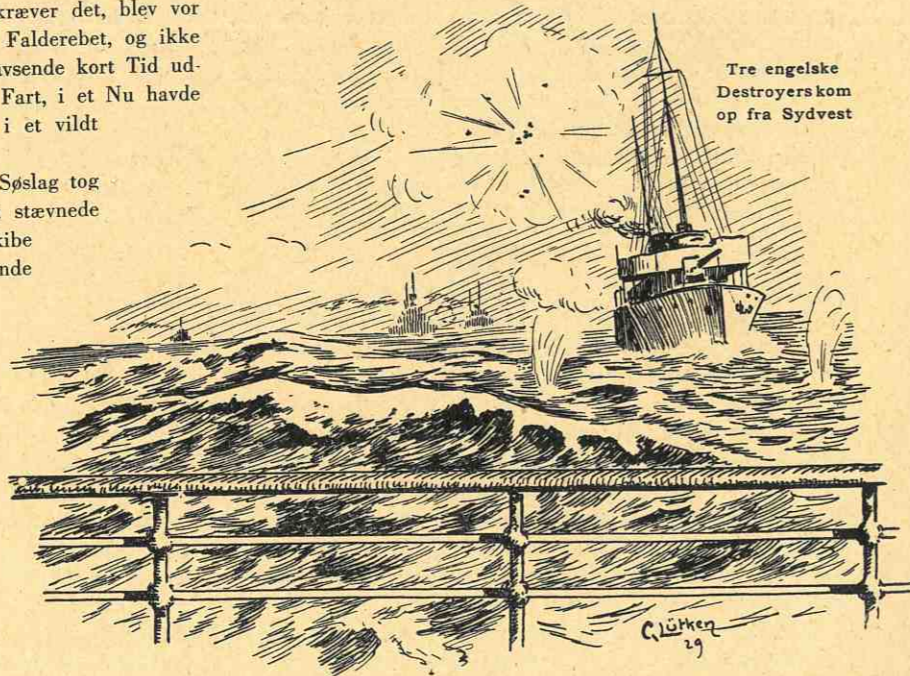
Undervandsbaadene Periskoper spejdede som vagtsomme Øjne ud i den tilstundende Nat, og over vore Hoveder sejlede Luftens graa Giganter, Zeppelinerne, afsted med deres dødbringende Last af Bomber og Brandpile, et storslaet Skuespil, som imponerede og greb os alle ved sin

Alvor. — Ikke mange Skibslængder borte fra den danske Damper gik en lille tysk Jager ned, Torpedering, Minesprængning eller Kedelekspllosion, det var et gribende Syn for os, der ikke kunde eller rettere ikke maatte hjælpe, at se disse unge Mænd, selv med den sikre Død for Øje staa i Paradeorden paa Dækket og med maimfulde Stemmer synge en Fædrelandssang, en Sang, som ikke blev sunget til Ende, førend Bølgerne boblende slog over Skibet og dets Mandskab.

Vor farefulde Position forbød vor Kaptajn at lade sit Skib opholde sig længere ved Stedet, det var at udsætte Skib og Mandskab for den yderste og unødvendige Livsfare, her hvor der ikke gjordes Forskel og ikke toges Hensyn, og vi var da heller ikke sikre og turde gaa til Køjs, før vi ved Mid-

nat havde Skagen i Sigte, og det store Opgør lidt paa Afstand, men selv da — mange Mile fra Kampstedet — kunde vi se Lysglimtene fra de mange Eksplosioner og høre Bragene fra de kæmpemæssige Detonationer som Tordenskrald i den sommerlyse Nat.

Næste Dags Formiddag var vi ved vor Rejses Maal, Frederikshavn, hvor Skib og Mandskab selsagt blev Genstand for en ikke ringe Opmærksomhed for den ufrivillige Rolle, vi var kommet til at spille som et af de faa passive Øjenvidner til et af Havets mest storslaede og spændende Dramaer.



Tre engelske Destroyers kom op fra Sydvest

Lütken 29

MIN FØRSTE HYRE

Fortælling af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

DET var i Kvæsthusgade, det skete . . . Og havde jeg ikke tilfældigvis slentret den Vej den Dag, saa havde jeg vel sagtens heller ikke faaet det Indfald at ville ud at sejle.

Solen skinnede, Luften var varm, og Kvæsthusbroen var fuld af Skibe, som lossede og ladede. Det var noget, der gjorde et vist Indtryk paa mig . . .

Jeg maatte ud at sejle, selv om jeg ikke havde en rød Reje at betale en Billet med.

Nuvel, jeg var hurtig klar over, at dette med at krybe ind i en Tønne e. l. og lade Havnearbejderne hive mig ned i Lasten og saa ligge der mellem alle de andre Rariteter uden at faa den friske Søluft ind i Lungerne, ikke var noget for mig. Uha, nej, det var ikke saa holdbart.

Nej, du rare Fyr, tænkte jeg, du maa arbejde i Skibet, ellers kommer du ikke ud til Sø. Det gjaldt altsaa bare om at finde et Skib, der vilde indskrive mig som Medlem af Besætningen.

Hvor jeg skulde sejle hen, ragede mig en Fjer. Nu var der ganske vist det Kardinalpunkt, at jeg har aldrig staaet i nogen Organisation, desformelst jeg aldrig har udlært i noget Fag.

Altsaa maatte jeg gaa til et Rederi og se, hvordan de stillede sig over for et saadant Tilfælde.

Næste Morgen, efter en behagelig Nats Slummer i en 2. Klasses Kupé paa Baneterrænet, rev jeg et Blad ud af Automat-Telefonbogen, det var netop det, hvor Rederiernes Adresser var paatrykt.

Jeg kan ikke huske, hvor mange Kontorer jeg besøgte, eller hvor lang Tid jeg traskede omkring; hvad jeg derimod erindrer ganske tydeligt er, at jeg før i Tiden aldrig har haft den fjerneste Mistanke om, at Kontormænd virkelig kunde være saa flinke til at affærdige mig med et — Nej, oven i Købet med et billigt Grin i Tilgift. Kun et eneste Sted varede min Samtale over et halvt Minut. Manden, jeg talte med, var en stor og tyk Tamp.

— Naa, hvad ønsker De, spurgte han og saa op fra en Bunke Papirer, medens jeg beskedent stod halvt inde og halvt ude af Døren.

— Jeg vilde gerne spørge, om jeg ikke kunde komme ud at sejle med en af Deres Dampere?

— Hvorhen?

— Det er lige meget.

— Som hvad?



Jeg maatte ud at sejle, selv om jeg ikke havde en rød Reje at betale en Billet med

— Det er ogsaa lige meget.

Samtalen havde i Sammenligning med alle de andre varet saa længe, at jeg begyndte at haabe. —

— Er De kommen for at være morsom?

— Nej, absolut ikke, jeg er kommen for at faa Arbejde.

— Hm, brummede han, hvad hed Deres sidste Skib?

Mit Haab listede sig ligefrem ud af Tankerne. Jeg havde næsten Hjertet oppe i Halsen. Jeg stammede i det.

— Naa, sagde han saa: — Giv mig Deres Søfartsbog.

— Søfartsbog! . . . Jeg har . . . ingen.

— Naa, du er paa den, mumlede han sarkastisk. Vi har ikke Plads for unge Mennesker, der laver Genistreger og vil dække sig paa Søen . . . Kom ikke her oftere.

Søfartsbog, det var altsaa et nødvendigt Onde, som jeg slet ikke havde regnet med. Hu, ha, du rare Fyr, tænkte jeg, du kan ikke noget, og du ejer ingen Ting, ikke en Gang en Søfartsbog.

Som jeg nu gik ned ad St. Anna Plads faldt jeg pludselig i Trance over en Cigaret-Automat:

— Hvem der nu blot ejede en Cigaret! Det svimlede næsten for mig.

En ældre, fin Dame kom forbi; hun tabte sin Taske, — det var et Held, for jeg tog den op og gav hende den med et udsøgt Buk. Hun takkede mig venligt, og saa blev jeg fræk nok til at spørge hende, om hun ikke kunde veksle mig en Tokrone, da jeg nødvendigvis skulde bruge en 25-Øre.

— Nej, svarede hun, men en 25-Øre kan De jo faa hos mig.

— Tusind Tak, Frue, jeg har nemlig, skal jeg sige Fruen, en slem Hjertefejl, og saa maa jeg nødvendigvis ryge en Cigaret. — Hun smilede, den elskelige, gamle Dame, og jeg fik en Cigaret i Munden.

— Kan jeg faa lidt Ild, spurgte jeg en yngre Herre med Sixpence, der kom slentrende imod mig.

— Ja, kan jeg faa en Cigaret, Kammerat. Og saa vekslede vi Ild og Røg og satte os paa en Bænk.

— Hør Du, sagde jeg, hvordan faar jeg fat i en Søfartsbog?

— Den kan Du faa hos mig, hvad gi'r Du for den?

— Lad os tale lidt om det. Og saa snakkede vi forretningsmæssigt om Transaktioner.

Da vi skiltes, havde jeg hans Søfartsbog og Sixpence og han tre af mine Cigaretter og min bløde Hat. Det er vist det, man kalder „smartness“ i Forretningsproget.

Næste Dag begyndte jeg igen

at vandre fra Kontor til Kontor. Søfartsbogen hjalp mig heller ikke. Omsider lidt hen paa Eftermiddagen, da mit Haab saa godt som helt var slukket, traadte jeg ind paa et Kontor med flere Afdelinger, hvoraf jeg valgte en, hvor en gammel Potifar sad og betragtede mig meget nøje.

— Hr. Direktør, sagde jeg meget høfligt, jeg vilde saa gerne ud at sejle.

— Jeg er ikke Direktør, svarede han og saa meget lidt interesseret paa mit dybe Buk.

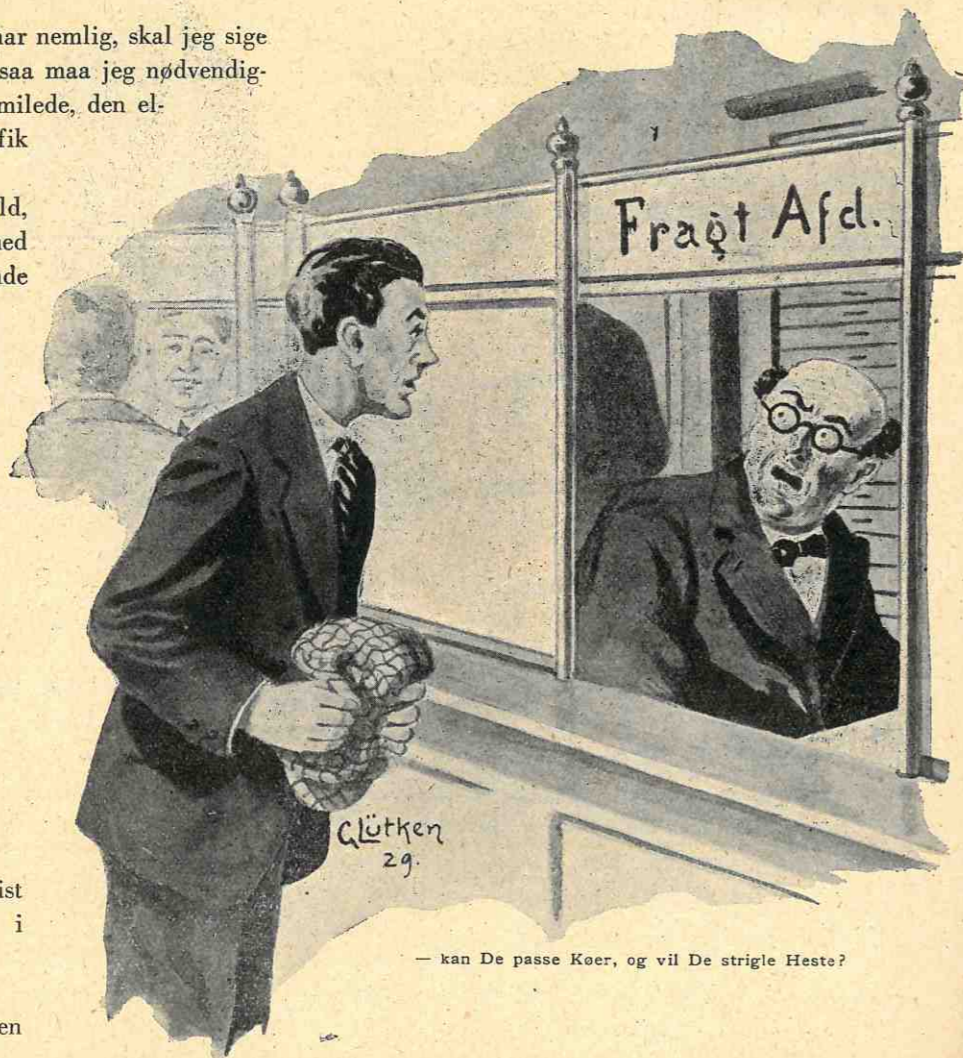
— Om Forladelse, Hr. — jeg vilde saa gerne —

— Hvad kan De?

— Oprigtig talt, Hr., jeg kan ikke ikke noget; men jeg vil saa gerne arbejde lidt ude paa Søen. Jeg har faaet saadan en Lyst til at sejle, og tænk Dem nu, gode Hr., om De selv havde en Søn, der saa gerne vilde arbejde og ud paa Søen, kunde De saa nægte ham det? Jeg har ingen Far, saa De forstaar mig maaske. Jeg blev næsten helt Rørstrøm'sk, da han brat afskar den videre Udvikling med et:

— Kan De passe Køer og vil De strigle Heste?

Dette Spørgsmaal faldt mig unægtelig lidt for Bryttet.



— kan De passe Køer, og vil De strigle Heste?

De skal være Nattevagt her-nede — er De med?

— Ja, svarede jeg, jeg havde rigtignok ikke tænkt mig — — passe Køer, strigle Heste — — paa Søen.

— Vil De, eller vil De ikke?

— Jo, bevarers!

— Godt, hvis De kan passe

Køer og strigle Heste, saa gaa hen til Olsen derhenne og hils fra mig; saa fortæller han Dem nok mere om de Dele, end jeg kan.

Hr. Olsen var en flink Mand. Efter at have hørt mit Ærinde og fra hvem jeg kom, fik jeg Ordre til at møde en Time senere ved et bestemt Skib og bare spørge efter Hr. Petersen: — Jeg skal nok fortælle Petersen, at De kommer, sluttede han.

— Tusind Tak, men . . . ?

— Var der ellers noget, De vilde vide.

— Ja, svarede jeg, hvor sejler Baaden hen, med Forlov?

— Véd De ikke det . . . og saa lo han. Det kan da være Dem ligegyldigt.

— Det er altsaa en Slags Hestetransportbaad?

— Heste, det har jeg ikke hørt noget om! Jeg aandede lettet.

— — —

Om Aftenen, da jeg kom om Bord, blev jeg modtaget af et Brøl:

— Hvad Søren søger De efter?

— Hr. Petersen, svarede jeg spagfærdigt.

— Naa, er det Dem, der skal med os. Kom saa, denne Vej.

Han steg ned ad en lodret Jernstige, og jeg kravlede, saa godt jeg formaaede, samme Vej. Uha, tænkte jeg, sikken ækel Trappe,

Endelig naaede vi en Dør, hvor han buldrede paa:

— Petersen, her kommer Deres ny Haandlanger, raabte han.

— Gid Pokker havde ham, svarede en Stemme fra en eller anden Afgrund.

Hr. Petersen kom ud. Det var en meget tæt Herre, den Petersen, med en rigtig svær Korpus, og dér, hvor Næsen eller plejer at sidde, sad en rød Gynter. Petersen drejede Skraaen i Munden og kommanderede:

— Følg med!

Vi klavrede atter op paa Dækket, og deroppe sagde han:

— Nu gaar vi hen til „Bæsterne“, og læg saa Mærke til, hvor vi har dem, jeg vil inte hvert

øjeblik være Vejviser for Dem, er De med, har De forstaaet?

Lidt efter stod vi overfor en Række brølende Køer, som jeg unægtelig ikke blev saa lidt ængstelig for.

— Hvordan er det, De tripper rundt i Spinaten, man skulde min Sandten tro, de aldrig havde set saadanne Kreaturer før. Jeg besvarede ikke denne Udtalelse, og han kommanderede:

— Til at begynde med kan De skære de Brædder over; han pegede paa en Stabel Brædder, der omtrent spærrede de to Trediedele af Dækket.

— Hvad hedder De?

— Peter!

Godt, Peter, saa begynder De altsaa at save, som om selve den Lede var i Hælene paa Dem. Om en Time kommer jeg tilbage, og saa skal alle Brædderne være saveede til og hamrede til som Skillerum for denne Afdeling, er De med? La' nu vær' med at se

saa fjollet ud, men sæt Fart paa. Om en Time kommer der Bælram og nogle andre Okser herved, og dem skal der være Plads til, hvor Stablen ligger. Og naar det er færdigt, og vi har faaet klaret de Grøjer, faar De noget at æde, for De skal være Nattevagt herved, er De med?

— Ja, det var jeg da.

— Saa maa De passe paa at trække Køerne i Halen, naar de vil til at vælte rundt. Og saa skal jeg for Resten give Dem nærmere Instruksion desangaaende, som jeg raader Dem til at lære uden ad, ellers bliver vi to ikke gode Venner, Peter.

Endvidere er der den Æde henne i Hjørnet til Køerne; den skal de ha' til Natten at gumle paa. Staa nu ikke og glo dumt, Peter, fordi De har faaet Deres Konfirmationstøj paa til det Haandværk, det er der jo ingen, som har bedt Dem om! Saa! Smid nu Tøjet og rør Lemmerne lidt!

Endnu et Stykke Tid blev han ved med at informere mig i Korøgtning; men jeg mærkede tydeligt paa mig selv, at hvis jeg skulde sejle til Søen paa den Façon, saa blev jeg vist ikke fuldbefaren, som det kaldes, og da endelig han gik, var jeg ikke længe om at forsvinde, efter at jeg i Skyndingen havde slaaet Skinnebenene til Blods, revnet mine Benklæder og Hovedet skamferet imod en af Træbjælkerne, men naaede trods disse Kalamiteter dog lykkelig og vel Landgangen og pilede hen ad Kajen, indtil jeg i Farten uvilkaarligt kom til at standse ved, at en ældre Herre med en halv voksen Dreng spærrede Vejen for mig.

Hvem kan vel skildre min Forfjamskelse, da jeg genkender den venlige, gamle Potifar fra Kontoret.

— Hvad gaar der dog af dem, unge Mand, udbrød han . . . og lidt efter:

— Men hvad ser jeg, det er jo Dem, som vilde ud at sejle . . . Hvorfor tog De da ikke det Tilbud?

Jeg søgte at forklare ham en hel Del om, at det kunde jeg ikke o. s. v. Og jeg vilde stikke af . . .

— Man kan, hvad man vil, svarede han med

stærkt Tonefald og tog mig nok saa ugenert under Armen, og jeg maatte uvilkaarligt traske med, saa skamfuld som jeg virkelig var.

Ved Skibets Forstavn stoppede vi op, og Drengen, der derved fik Lejlighed til at gaa for sig selv, tog Tilløb for at hoppe over en Trosse, men i Mørket røg han uheldigvis ned i Vandet.



Jeg pilede henad Kajen —

Den gamle raabte Gevalt, og oppe fra Skibet kiggede man nysgerrigt ned efter Drengen uden dog at gøre særdeles Anstrengelser for at springe ud fra Højden ned efter ham.

Den Gamle stod hjælpeløs og vedblev at raabe og skrike: „Frels min Søn, red ham dog!

Situationen begyndte at blive kritisk. Flere Søfolk kom ned fra Skibet, og senest selve Hr. Petersen med begge Næver plantet i Lommerne.

Dette Syn var vistnok for meget for mig. Et Sekund efter dykkede jeg ned efter Drengen — om det var af Frygt for Hr. Petersen, vil jeg ikke udtale mig om — jeg fik Tag i Drengen, og ved Søfolkernes Hjælp kom vi da lidt senere begge to paa det Tørre igen.

Efter dette mærkelige Bad maa jeg have været lidt fortumlet i Hovedet, for jeg husker ikke rigtig, hvad der videre hændte mig, før jeg næste Morgen fandt

mig selv i en virkelig ren og proper Seng med rene Lagener og Pudevaar, som jeg mangen Gang ligefrem havde længtes efter, siden jeg forlod mit Hjem.

Gamle Potifar eller, som jeg nu maa kalde ham, Hr. Kontorchefen, stod ved mit Hovedgærde, og da jeg slog Øjnene op, spurgte han mig først om, hvordan jeg nu befandt mig. — Jeg nikkede takkende.

— Ja, fortsatte han, det var jo Dem, som i Gaar fortalte mig, at De ingen Ting kunde . . .

— Det skal nok passe, svarede jeg.

— Aah! De har dog reddet min eneste Søn, unge Mand. Og har De kunnet gøre det, saa kan De vel ogsaa udføre noget, der er betydelig lettere. Foreløbig maa De dog blive her nogle Dage hos min Søn, saa skal jeg nok sørge for en anden Beskæftigelse for Dem.

Otte Dage efter blev jeg mønstret som Assistent hos Proviantskriveren i den store Damper, og paa den — vel sagtens ikke ganske almindelige Façon — fik jeg min første Hyre.

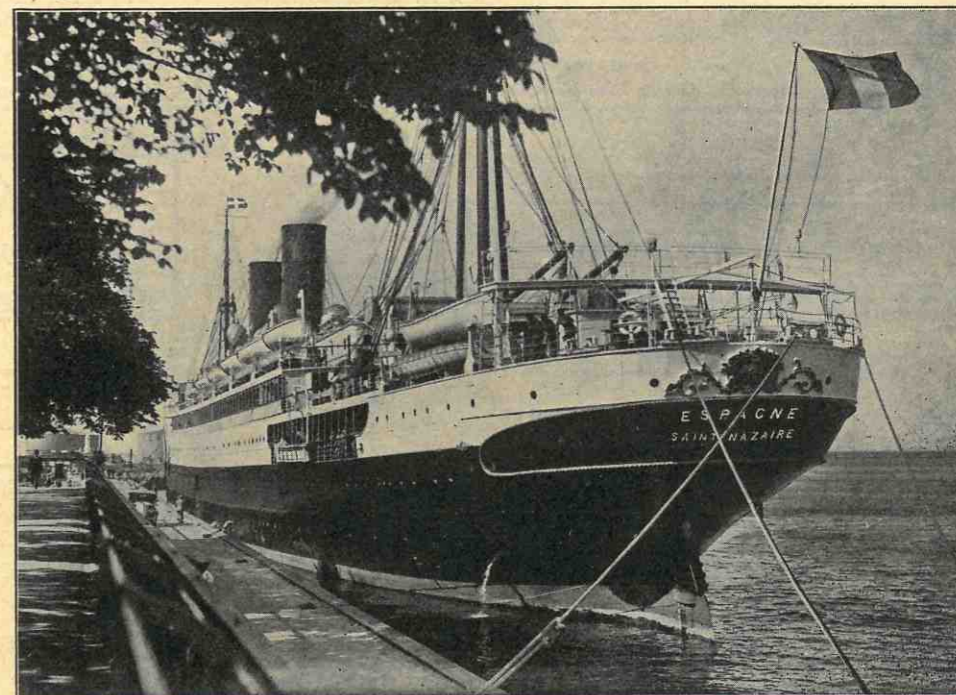
Fremmede Gæster ved Langelinie

Det myldrer ligefrem med Turistdampere i denne Sommer.

Før i Tiden var det væsentligt ad Jernbanesporene, vi fik den fremmede Invasion, og saa blev der mange flere Penge til Landet end nu, hvor Størsteparten af de Tilrejsende kommer ad Søvejen, og hvor Turisterne i Damperne faar fuld Forplejning o. s. v.

Men en lille Trøst er det dog, at saa mærker de fremmede heller ikke saa meget til de høje Priser, Hoteller og Restauranter nødvendigvis maa tage paa Grund af Skattebelastningen, som vi forresten faar et mindre heldigt Renomé for i den udenlandske Presse.

Tillige kan vi glæde os over, at Turisterne bliver tilfredse over selve København og Omegnens skønne Punkter. Forleden fik vi saaledes Besøg af den store, franske Luksusdamper „Espagne“. Den havde flere hundrede Turister om Bord, som straks efter Ankomsten svævede ud over Byen, og som de begejstrede udtalte deres Fryd over.



Den franske Turistdamper »Espagne« ved Langelinie

Den Slags Visiter er en god Reklame for vort lille Land, en Reklame, der muligvis senere hen vil bringe os Udbytte.

I Løbet af Sommeren kan ligeledes ventes et større Antal tyske Turistdampere.

Den 14. August fylder den almindelige danske Skibsførerforenings tidligere mangeaarige Kasserer, Kaptajn I. Stocklund, 70 Aar.

Efter at have sejlet i en længere Aarrække i Grønlandske Handels Skibe ansattes Kaptajnen som Kasserer den 1. Oktober 1918 i Foreningen.

Denne Stilling beklædte Kaptajnen indtil 1. Juli 1927, hvor han maatte tage sin Afsked paa Grund af tiltagende Svagelighed.

Nu tilbringer Kaptajnen sin Alderdom i Hjemmet i Bianco Lunos Allé 10, hvortil sikkert mange Opmærksomheder vil finde Vej paa Fødselsdagen fra en større Vennekreds — vistnok ikke mindst fra maritime Kredse.



Fire spanske og tre italienske Skoleskibe skal i August Maaned besejle Østersøen, nemlig de spanske „Sanchez Barcaistegni“, „Alsedo“, „Vesasco“, og „Lazaga“ og de italienske „Pisa“, „Ferruccio“ og „Colombo“.

Spaniolerne har Elever fra den sømilitære Krigsskole ombord, og Italienerne sejler med Elever fra Marineakademiet i Livorno.

Carnegie Institutets Yacht, der driver jordmagnetiske Undersøgelser, rapporterer, at den paa 23,8 Graders nordlig Bredde, 144,1 østlig Længde (i det stille Ocean) har opdaget et nyt, vældigt „Ocean-Hul“.

Hullet er ikke mindre end 28,380 engelske Fod dybt og næsten 9 miles bredt.

Saa vidt vides kender man kun 5 større Havdybder.

Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering af Nybygninger

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

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

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. 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

Bunkerul-Afdeling Københavns Bunkerul-Depot Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot

Prima Kvaliteter Ingen Udgifter Hurtig Ekspedition

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

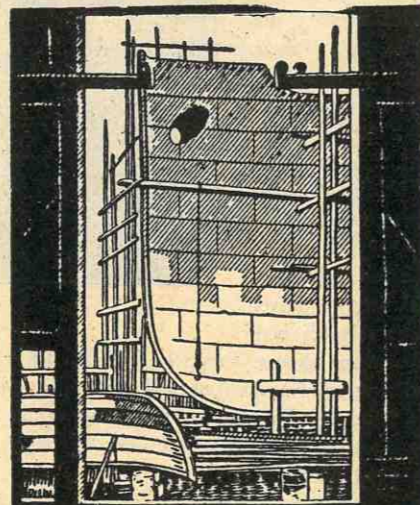
Ældste og bedst kendte Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Rosenborg Apollinaris

Rosenborg Bröndanstalt

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S PATENT BUNDFARVER

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

Gratis et Fotografi af Skoleskibet København

(18x24 cm.)

faar enhver, der skaffer en Aars-Abonnet paa

»Vikingen«

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime illustrerede Novellemagasin.



„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Vare-

Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·

Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade 2. Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER

Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN

G. W. HARNISCH

Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.

SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN

Telegr.-Adr.: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

JOHS. UTZON

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Telef. 2075 & 2200 Statstelefon 2 AALBORG Telegr.-Adresse: "UTZON"



GRUNDLAGT 1755

IVER C. WEILBACH & CO.

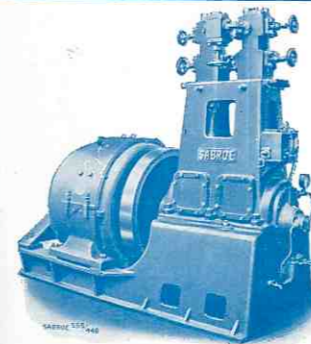
SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompassettere.

Eneste Specialforretn. i Kompasser & Nautiske Instrumenter i Danmk.

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

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

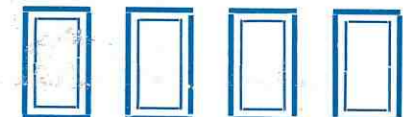
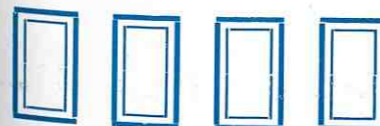
SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:

PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



SØNOVELLE-MAGASINET "VIKINGEN"

De første Europæeres farefulde Vandring gennem Amerika fra Meksiko til Californien.

Efter frygtelige Lidelser, Kampe mod Klimaet, mod fjendtlige Indianerstammer m. m. skuer Fernando Cortes atter Havet. (Læs Teksten om hans Bedrifter.)



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,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



SEPT.
1929

36 Sider

Et af Englands gamle, stolte Slagskibe

36 Sider

6. AARG.
No. 9

SØNOVELLE-MAGASINET "VIKINGEN"

De første Europæeres farefulde Vandring gennem Amerika fra Meksiko til Californien.

Efter frygtelige Lidelser, Kampe mod Klimaet, mod fjendtlige Indianerstammer m. m. skuer Fernando Cortes atter Havet. (Læs Teksten om hans Bedrifter.)



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,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



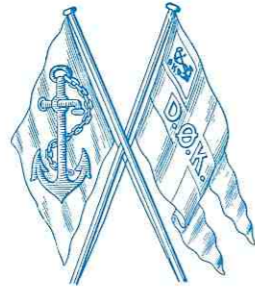
SEPT.
1929

36 Sider

Et af Englands gamle, stolte Slagskibe

36 Sider

6. AARG.
No. 9



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

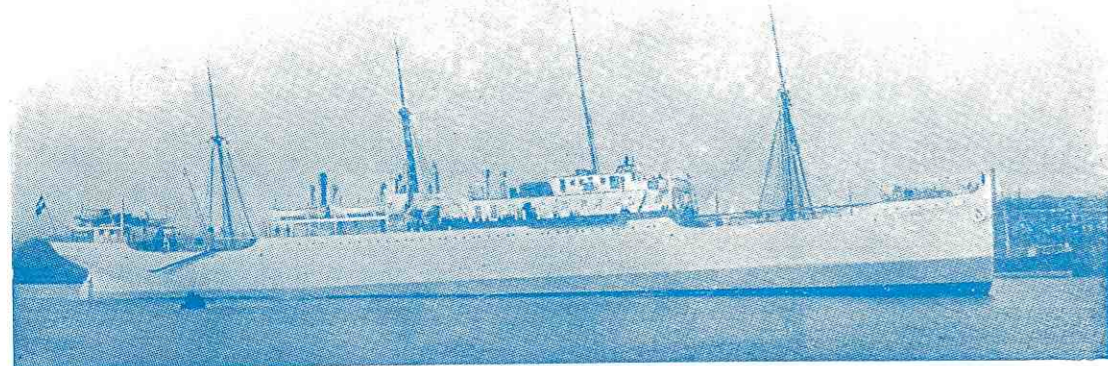
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. A/S

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering af Nybygninger

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

København K.
Telegr.-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
» 50529 (udenfor Kontortid)
» 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-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

AARHUS STEVEDORE KOMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Vikingen indeholder altid spændende Oplevelser
fra Havene

Vikingen bringer Selvoplevelser, skrevne af Søfolk

Vikingen udgaar med flerfarvede Forsidebilleder

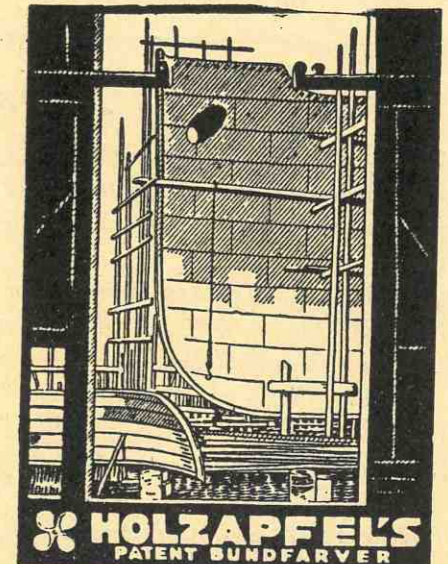
Vikingen er kort sagt det Organ, som enhver,
der har Føling med Søfarten, bør læse

Vikingen Abonnement tegnes gennem Postvæse-
net eller paa Ekspeditionen, Ny Øster-
gade 32, eller købes hos Forhandlerne

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

BRUG KUN **HEMPEL'S**

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“

„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Vore

Søfartsorganisationer



Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.
 Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
 Telf. Byen 4251.
 Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn.
 Telf. 5990.
 Den alm. Danske Skibsførerforening, Havnegade 55.
 Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-
 Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor:
 Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.
 Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
 Esbjerg.
 Interesseforeningen for Fiskefartøjsejere og Redere,
 Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.
 Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10.
 Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn.
 Telf. 2480.
 Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adlersgade
 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.
 Søfyrerbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
 Telf. 8436.
 Sømandenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
 Telf. 12491.

Ungdomsbevægelser for Søen

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Indholdsfortegnelse

Forsidebillede: *Det gamle stolte engelske Slagskib.*
Værdier til Millioner af tyske Mark bliver nu til
nogle Tusinde engelske Pund, af Ad. P. (med
Illustr.).
Vikingskibets Besøg. (Tekst og Illustr.)
 Onkel fortæller: *Dødens Brig ved Maladiverne, med*
 Tegninger af *Georg Lütken.*
Under kinesisk Flag, af Kaptajn Carl Larsen.
 (Illustr.)
 „Hornblæseren“, af *Kay Larsen, med Tegning af*
Georg Lütken.
 „Ved Dødens Port“, af *Ad. Pederstrup, med Teg-*
 ninger af *Georg Lütken.*
 En tysk Damper som *Sørøverskib.*

Stormens Virkning paa en strandet Damper. (Tekst
og Illustr.)
Skibsdrengen før i Tiden — og Kammerdrengen i
vore Dage. 1. Skildring af Hovmester A. C. Mou-
ritzen. — 2. Skildring af Niels Tandrup.
 „Afmønstring“. Digt af *Allan Larsen, med Tegning*
 af *Georg Lütken.*
 En sjælden Flaadeøvelse under *Sommermanøvrerne.*
 (Tekst og Illustr.)
 Et Eventyr i *Malaccastrædet. Kaptajnens Omvendelse,*
da Maskineriet kurerede Piraterne, af Ad. Peder-
strup, med Tegninger af Georg Lütken.
 En Storm i *Øresundsfarten. (Illustr.)*
 Smaanyt m. m.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Ny Østergade 32.
 Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR.
 OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
 NY ØSTERGADE 32 * TELEFON 9822

Værdier til Millioner af tyske Mark bliver nu til nogle Tusinde engelske Pund

For Tiden hæver man flere af de store Kampskibe, som Tyskerne sænkede i Scapa-Flow, da de efter Fredsslutningen skulde afleveres til Englænderne



„Thank you — I always told you
 they would have to come out“
 —Admiral Beatty

„Tak, jeg har altid sagt Jer, at de vilde blive
 nødt til at komme ud.“

DET var den historiske Bemærkning, den engelske Admiral Beatty udtalte den 21. Novbr. 1918, da han saa den til Aflevering bestemte tyske Flaade komme dampende ind i Firth of Forth mellem to lange Rækker af Sejrherrrens Kampskibe, hvis Besætninger tavse og stille overværede det uforglemmelige Øjeblik.

Den tyske Flaade blev opankret indenfor Inchkeith, hvor Afleveringen skulde foregaa, en Ydmygelse, som maatte være knusende haard, hvis det ikke netop havde været Tyskerne, der maatte tage den Tort med i Tilgift som for Resten saa meget andet nedværdigende efter det store Ragnarok.

Paa én Dag fik man i Harwich 150 tyske U-Baade, disse Havets Uhyrer, der begyndte Kampagnen i Tilid til, at de skulde knuse Englands Søfart, som Menigmand i Tyskland blev proppet Ørene fulde af — og hvad blev saa Resultatet: „Nederlag!“

De tyske Forhaabninger om U-Baads Krigen, der, som den tyske Marineofficer, Kaptajn *Persius* har

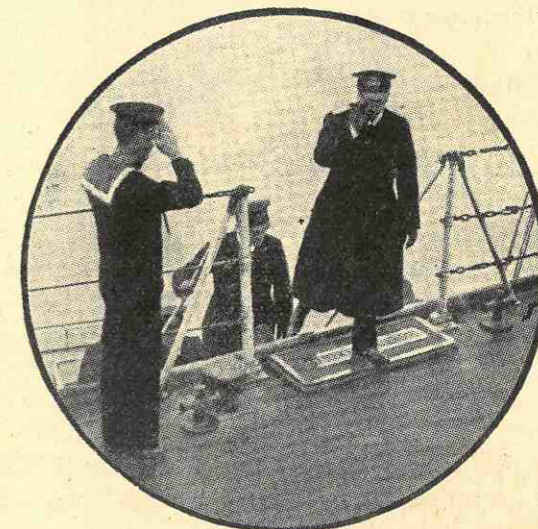
sagt, blev holdt oppe ved Løgn og Bedrag, bristede som en Sæbeboble, allerede paa et forholdsvis tidligt Tidspunkt. Den store Minespærring, der som en massiv Jernbarriere mere og mere stængede dem inde, maatte, skulde man da tro, give Førerne og Besætningerne et Varsko om Formindskelsen af U-Baadenes Ydeevne.

Men alt prellede af paa Hovmodets Kappe.

I Oktober 1918 tænkte man indenfor den tyske Krigsledelse paa atter at sende den tyske Flaade ud i Nordsøen til en haabløs Kamp mod den stærkere, mere søvante og bedre armerede Grand Fleet, og i Forbindelse hermed blev flere U-baade kaldt hjem. Hvorfor? U-baadene havde ikke vist sig egnet som effektivt Angrebsmiddel mod Kampflaader, havde de det, havde man aldrig behøvet at anvende dem mod forsvarsløse Handelsskibe.

Men Hovmodet fik Lov til at løbe Linen ud!

The Grand Fleet havde jo ved de hyppige Togter



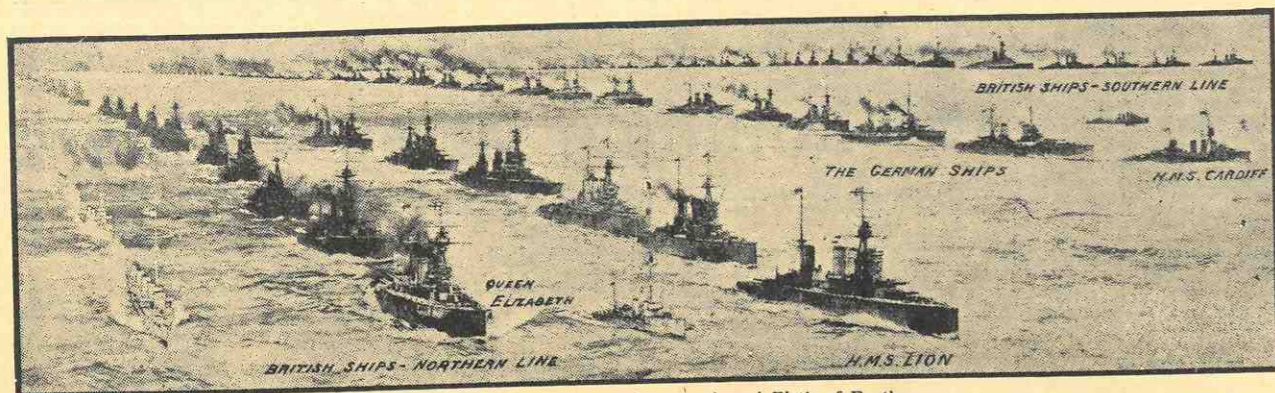
Den tyske Admiral Meurer ledsaget af andre højtstaaende Officerer kom om Bord i »Queen Elisabeth« for at ordne Overgivelsen af den tyske Flaade.

over Nordsøen før og under den gigantiske Mine-spærring leveret Bevis for, at man tildels kunde holde U-baadene Stangen.

Og det engelske Admiralitet kunde ogsaa virkelig være stolt over Flaadens Ydelser under Krigen. Alt

Men det forstod man jo slet ikke, allermindst i Kejsers Wilhelms Omgivelser, thi Tyskerne er nu en Gang ikke en Sønation og vilde ikke forstaa de maritime Love.

Millioner efter Millioner af tyske Rigsmark fik



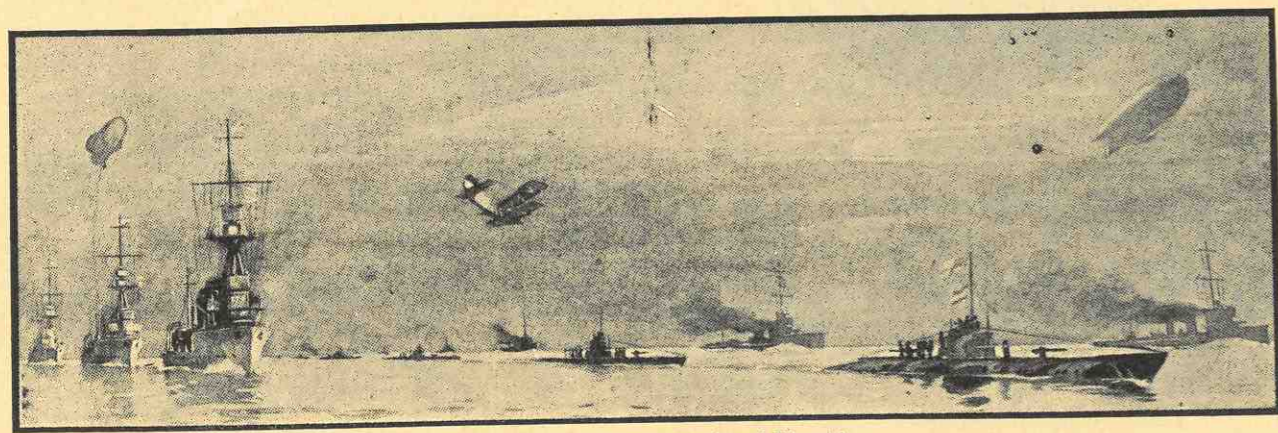
Tysklands 74 store Kampskibe overgives i Firth of Forth.

hvad der skete paa Landjorden, skyldtes The Grand Fleet's tilsyneladende passive Holdning. Folk kunde sættes i Land ved alle Fronterne, Hærene kunde oprettholdes, og Englands eget økonomiske Liv kunde gaa sin Gang.

Men det mest betydningsfulde af alt var dog det, at den britiske Flaade gennem fire Aar kvalte Tysk-

man bevilget til Opbyggelse af de maritime Stridskræfter. Kejseren ønskede at faa sin Ærgerrighed tilfredsstillet, ligesom i Land saa ogsaa paa Søen.

En storstilet Handelsflaade i Udvikling kunde man nok rose sig af den Gang, og den store Liner „Bremen“s Fremkomst nu for nylig peger jo ogsaa paa, at Tyskernes Skibsbygningskunst stadig er i Udvikling



150 af de tyske U-Baade overgives i Harwich.

lands økonomiske Livskraft med jernhaarde Baand, som den tyske Flaade den 31. Maj 1916 forgæves søgte at sprænge.

Den tilsyneladende mindre aktive engelske Flaade afskar alle Tilførsler til Centralmagterne, og da Proviant og Materialer var aldeles opbrugt, knækkede Tyskland sammen, og „the bitter end“ var kommet, som en Verden havde ønsket den.

Admiral Beatty havde den rigtige Opfattelse, at dér, hvor den engelske Flaade var, til den Side maatte naturnødvendig Sejren en Gang hælde, saadan som Forholdene allerede efter det første Krigsaar begyndte at udvikle sig.

og staar paa et meget højt Trin; men med Hensyn til en Krigsflaade, da vil det sikkert ikke være let for vore sydlige Naboer at komme op i Højden. Der er ingen Traditioner at bygge det maritime Værn op paa, netop det, som England altid vil kunne rose sig af at være Indehaver af.

Et gammelt, godt Ord siger, at af Skade bliver man klog, og for Tyskland gælder det nu som før at holde sig ved Jorden.

Naar man nu hører om Hævningen af de stolte Kampskibe, hvis Tilsynekomst i Tyskland fejredes ved store, nationale Festligheder, hvor Kejseren i Spidsen af hele det stormægtige Fyrsteselskab og i Overværelse af den stolte, fædrelandsbejstrede Befolkning holdt

sine glødende, historiske Taler, udbragte sine Hurraer og Skaaler for Skibenes storladne Fremtidsmuligheder, sin kejseretro Marine, hvis Heltebedrifter vilde komme til at fylde Efterverdenens Historie o. s. v.

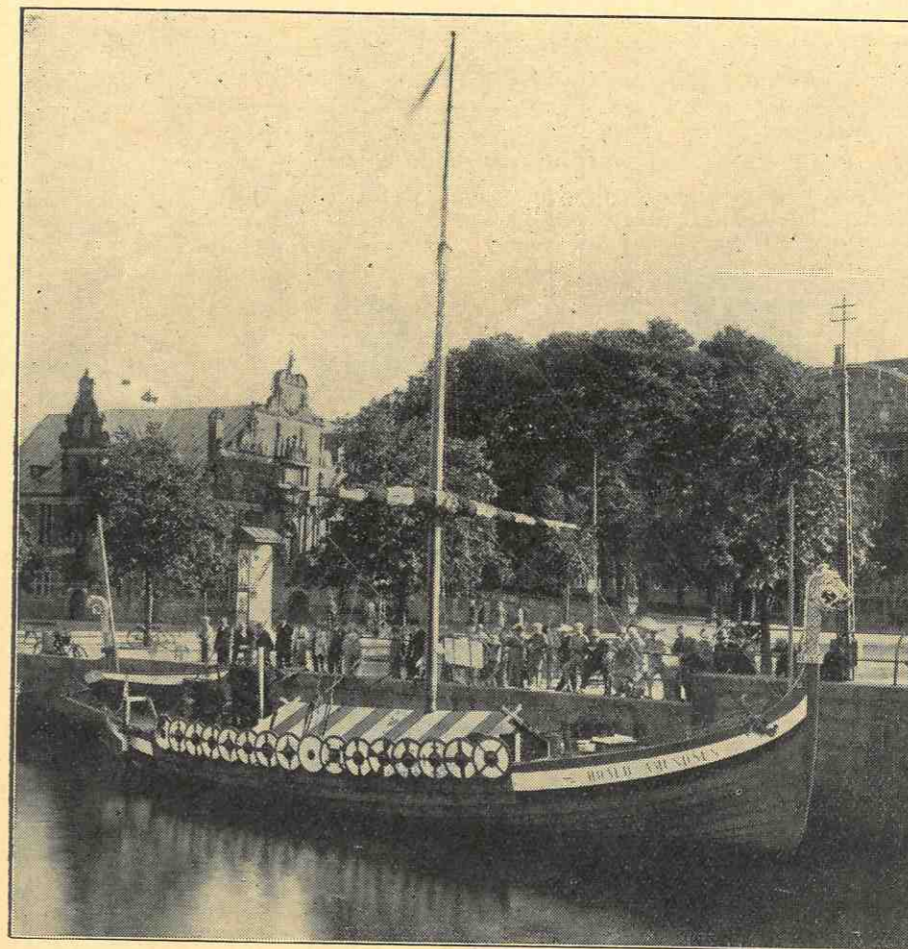
Og saa se Giganterne i 1918 stryge Flagene, efter at et engelsk Kommandoord havde givet Befaling dertil, at høre om deres Sænkning i Scapa Flow for at forglemmes, og saa nu, en halv Snes Aar efter, atter

at blive hævede for at sælges som gammelt Jern. — Hovmodet faldt og maatte give Plads for en stille Resignation . . .

Ak ja, saaledes kan Alverdens Herligheder forgaa, nu ligger de kejserlige, tyske Millioner af Rigsmark i Tørdok i Rosyth Dockyard, Firth of Forth, for at hugges op og blive til smaa Tusinder af engelske Pund Sterling.

Ad. P.

VIKINGESKIBETS BESØG



»Roald Amundsen« ved Holmens Kirke.

Rælingen skal naturligvis nok vække Opmærksomhed, selv om det nu ikke havde faaet den allerbedste Beliggenhed.

Men Publikums Besøg var stort. For en beskedent Entré, hvis Overskud gaar med til Roald Amundsens Mindefond, kom man om Bord og kunde selv prøve, hvad det vil sige at dække sig bag Skjoldene med et Dragehoved i Stævnen.

For øvrigt var der en hel Del norske Sager, der nok kunde fængsle sit Publikum under Besøget.

Meningen med denne norske Færd er jo at reklamere for norsk Natur og norske Varer. Samtidig optages en Film fra alle de Byer, som Skibet anløber paa sin Verdensfærd, der anslaas til at ville være halvandet Aar.

Besætninge bestaar af syv Mand, og Skibet, der er en tro Kopi af de Snekker, vore Forfædre sejlede med for et lille Tusind Aar siden, drives i rum Sø udelukkende frem ved Hjælp af Sejlene. Kun ved Ind- og Udsejlingen i de forskellige Havne tages en lille, kraftig Motor til Hjælp for at lette Manøvreringen af Skibet.

Det norske Vikingskib er nu afsejlet her fra København over Aabenraa til England, hvor det vil besøge alle de store Havnebyer, og videre Jorden rundt vil dets Færd i Fremtiden kunne spores.

VOR Hovedstad har haft Besøg af det norske Propagandaskeib „Roald Amundsen“, som laa fortøjet ved Holmens Bro. Et Vikingskib med Dragehoved og Skjolderader langs

FORLEDEN satte *Burmeister & Wain* et nyt Dieselmotorskib til Det Østasiatiske Kompagni i Vandet.

Afløbningen foregik smukt, og Skibet fik Navnet „AMERIKA“.

„Amerika“ er det største Skib, der hidtil er bygget i Danmark, idet dets Længde er ca. 490 Fod.

Planlægningen og Bygningen af dette Skib er foretaget paa Grundlag af indhøstede Erfaringer af saavel Det Østasiatiske Kompagni som *Burmeister & Wain* som kombineret Fragt- og Passagerskib med stilfuld Indretning af Passagerbekvemmelig-

hederne efter de mest moderne Principper. Yderligere er „Amerika“ forsynet med moderne Køleanlæg for Transport af Frugt etc.

Maskineriet, der skal anvendes i „Amerika“, er ligeledes et nyt, teknisk Fremskridt, nemlig en totakts dobbeltvirkende Type, der paa en Aksel udvikler ca. 7000 E.H.K., som vil give Skibet en Fart af ca. 15 Knob.

Denne Maskine er den første af denne Type, der udgaar fra *Burmeister & Wains* Værksteder, og hertil har Værftet haft Det Østasiatiske Kompagnis værdifulde Bistand.

Hornblæseren

Eftertryk forbydes

Af Kay Larsen — Med Tegning af Georg Lütken

ALDRIG før i Fjor har jeg personlig kendt en Hornblæser. Rimeligvis kender min Læser heller ikke nogen Hornblæser. Og hvis De kender een, er det antagelig kun en civil Musiker eller en landmilitær Knoldsparkertrompeter eller højst en af de fanfareblæsende, brillante Husartrompetere.

I det Ydre kommer vel ingen danske Hornblæsere saa højt som Husarernes. Det er Folk, der bringer Kvindehjerter til at banke paa lang Afstand, og deres festlige Fanfarer kan faa skikkelige, bundsædelige Hestes Hove til at slaa over i Dansetrin — og Automobilbrølen og Sportvognsklemten til at lyde som onde Grynt fra Underverdenen.

Min Trompeter var en større Mand, men ikke nær saa fin at se paa. Hans For-gængere har været det. I gamle Dage løb et kamprustet Skib i Havn eller til Møde med andre Storskibe under Fanfarer. Dengang stod pyntede Skibstrompetere i Forstavnen og skingrede i høje Toner deres Hilsen eller Udfordring ud.

Min Trompeter er Sømand. Hans Titel lyder: Musikoverkonstabel af 2den Grad. Hornet er som et almindeligt Messinghorn nu om Dage er det dog pyntet med Fangsnore.

Ombord paa den Orlogsmand, jeg sejlede med, var han den eneste autoriserede Repræsentant for Musikkunsten. Der var et frivilligt Jazzmusikkorps, men det kom aldrig op paa hans Højder, og han aldrig ned til det. Han blæste kun autoritativt. Jazzmusikken spillede: „Vi vil aldrig hjem“ og andre umoralske, kaade Numre, — og Smeden, Bageren, Bliktuden og de andre Lemmer af Banden hylede lystigt til. De naaede ikke en eneste Gang til Fædrelandssange.

Det havde min Hornblæser heller ikke noget med at gøre, for han var ene Mand af Faget, og en enlig Trompeter paa en Orlogsmand blæser ikke Fædrelandssange. Det skal der et Musikkorps til. Derfor lød der ingen Fædrelandsmelodier paa den Orlogsmand.

Han var en taktfuld Personlighed, og derfor bør De lære ham at kende. Hvor højt De end er paa Straa, vil De ligesom jeg synes om ham. Da hans Navn kun var Larsen, vil jeg blot i Forbigaaende nævne det, da det jo mere er en Fællesbetegnelse for Titusinder end noget egentligt Navn. Folkene kaldte

ham „Trofast“, og det var bedre, for han var vistnok den eneste Trofast, men ikke den eneste Larsen ombord.

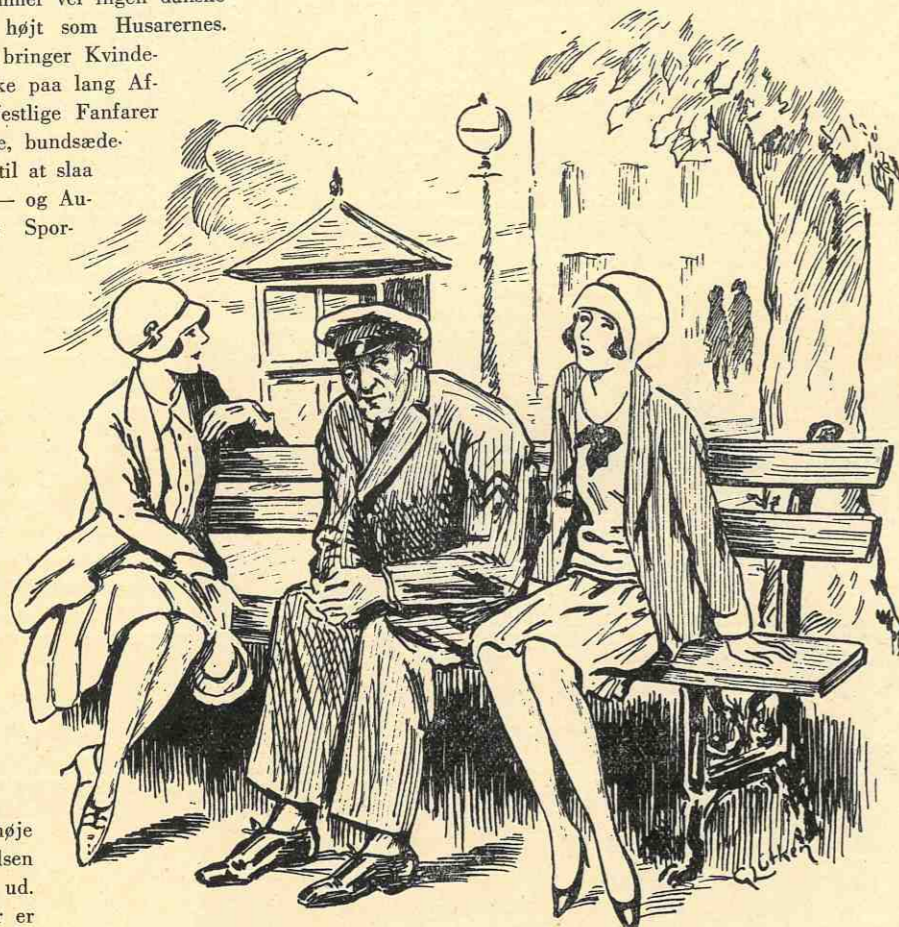
Hvorfor hed han „Trofast“? Han var dog mere Skibets Hane end en Hund. Jeg spurgte Chefen. „Hedder han Trofast? Det staar ikke paa Rullen,“ svarede han smilende. Jeg spurgte Officererne, men de kender paa de store Skibe ikke til saadan noget Smaatteri med Mandskabet.

Dækofficererne, selv Banjemesteren, vidste det heller ikke. Jeg spurgte Martin, Oppasseren. Han grinede bare venligt og grundende: „Ja, — hvorfor hedder han Trofast?“

Saa spurgte jeg en af de Værnepligtige, en Handelsstudent. „Det kommer af hans Ansigt,“ svarede han. „Derfor kalder vi ham bare saadan Trofast.“

Næste Formiddag, da Larsen blæste til Frokost, saa jeg paa ham, saa Kvasterne paa Trompeten kom til at svinge lidt nervøst.

Tjah! Det var et ærligt Ansigt, et ganske usædvanlig redeligt Ansigt, som jeg havde kunnet lide lige fra den første Dag. Krydsere stod ud fra Flaadens Leje. Alle Blikkenslagere, der har gjort Tjeneste ombord paa en Orlogsmand ved Lygterne eller Lanterne, kommer til at hedde Bliktud, alle Koksmater kaldes Fedtører, Bageren Kringlevrider, men at Larsen hed Trofast, det var noget personligt, ligesom at Søminemester Iversen hed „Skorpionen“ og 1ste Maskinmester hed „Øt“.



Hr Trofast sad sammen med to Piger, baade om Styrbord og Bagbord —

Hvilken Sømand er trofast? Ganske vist var Larsen ikke køn. Naar han blæste til klart Skib eller Mand overbord, voksede han til en vis Storhed, men nydelig, umiddelbart indtagende, blev han ikke. De runde Pustekinder var næsten altid en Stubmark af sorte Skægstubbe. Om Morgenen mødte han op med slidt Kasket, lidt falmet Pjækkert og sorte Sejldugsko. Men han samlede maaske sammen til de store Slag i Land?

Sjældent gik han fra Borde. Men jeg saa ham dog en Aften i Antwerpen sidde paa en Bænk oppe paa Scheldepromenaden med en fiks „Dame“ paa hver Side. Et Par Timer forinden havde jeg paa samme Sted gennet et Par blege 14—15 Aars giftigt udseende Piger væk fra et Par flinke, rødkindede Dæks-officerselever, der til min Forbavselse havde rejst sig hilsende — og fornøjede var gaaet ombord, mens Pigerne rakte højrydte lange Tunger ad mig.

Nu sad der min agtede Hornblæser, Hr. Trofast, med to Piger, baade om Styrbord og Bagbord, ligesom Dækofficerseleverne. Sejldugskoene havde han ikke paa, men Laksko. Knapperne i Stadstrøjen var fint pudsede. Han tog smilende til Huen, da jeg gik uden om ham i en lille taktfuld Bue og „kastede“ et Blik ud over Schelden — modsat den interessante Klisterbænk. Jeg skulde ikke have noget af at „genne“ igen. Det var sandelig ikke min Metier.

Hvad i Alverden kom det mig ved, at den pluskæbede Lumskepud af en Hornblæser sad dér glatbarberet og pyntet og kroede sig mellem de to flamske, yndefulde Turtelduer, der saa paa ham med store, beundrende, blaa Øjne. Historikeren havde ingen Interesse for den moderne og dagligdags Don Juan, der sandsynligvis var saa formastelig at tænke: Det ku' han li' den gamle!“

Filuren havde rejst sig. Jeg mærkede, at han kom mig et Par Skridt nærmere.

„Højt Barometer, Hr. Forfatter! Klar Luft. Godt Ankervejr,“ hørte jeg ham sige i en Tone, der fik mig til at standse.

Hvad skulde jeg sige? Hvad kom den Fyr mig ved? „Ja, det er nok højt Barometer, Hr. Musikus. Jeg misunder Dem. Det maa være overdaadigt at være saa omsværmet. God rolig Nat!“ Uden nogen som helst Mislyd i Stemmen nikkede jeg til Farvel. En gammel Synder behøver ikke at være Farisæer. Tolder er jeg heller ikke, og forresten er baade Kærlighed og Elskov endnu, saa længe det varer, todfri.

„De to Høner her gør ikke mig noget,“ sagde Hornblæseren frimodigt. „De viser mig deres pæne Ben og fine Silkestrømper og de skinner lidt med Øjnene. Naar nu det kan more dem.“

„De er jo lige saa fjong udhalet. Folder i Benklæderne, Laksko og blanke Knapper.“

„Man ska' jo vise, man kommer fra en Orlogsmand og ikke fra en Kulslæber.“

„Og Krigsmanden er paa Vikingetog.“

„Nej, jeg skyder ikke med nogen, Hr. Forfatter. Forresten er Far her skudsikker,“ tilføjede han kæphøj. Han talte i en hel anden Tone, end naar vi mødtes paa Orlogsmandens Dæk.

Damerne gik imens deres Vej. De yndede nok ikke den sortklædte Civilist, der næsten kunde ligne en Præstemand; men de rakte ikke Tunge.

„Jeg har nok mod min Vilje voldet Forstyrrelse i Ensemblet.“

„De var nok blevet kede af det alligevel,“ lo Larsen mun-

tert. „For jeg har købt Stads til min lille Madamme for alle Pengene.“

„Sandheden i Ære! Slipset og Lakskoene er da ny.“

„Ja, det er de, — ellers vilde Kerry (min lille Madamme) blive ked af det. Jeg maa bilde hende ind, at jeg har købt lige saa meget til mig selv. Hun er ingen Pyntekone.“

„Sømandskoner maa da forstaa lidt af hvert, vel sagrens,“ sagde jeg, mens vi fulgtes et Stykke videre. „Tror nu Deres Hustru i Virkeligheden, at De er hende tro? To Maaneder ved Island, en Maaned ved Færøerne, Ophold i den grove By Leith og her i den lebendige Stad Antwerpen?“

„Ja, det ved hun.“

„Og det er De ogsaa?“

„Ja, naturligvis. Jeg forlanger af min lille Madamme, at hun skal være tro, og selvfølgelig er jeg det ogsaa. Og det er let nok, for min lille Madame er . . . De kan jo komme hjem til mig engang, Hr. Forfatter, naar vi kommer til København igen, og se, hvordan hun er, og hvordan vi har det. Vi bor i Krokodillegade. Hun er meget bedre end en Engel, for hun . . . Naar man sammenligner hende med de Høns, man møder . . . saa . . . kan man slet ikke . . .“

Han kunde ikke udtrykke sig i Sproget saa godt som i Trompeten.

„Det lyder pænt.“

„Og det er ogsaa pænt,“ sagde han alvorligt. „Man skal nok komme ordentlig hjem og gøre hende glad. For hun bliver saa glad, naar jeg kommer i Land. Hun har gjort mig til (han saa sig forsigtigt om og tilføjede ganske sagte) . . . til et lykkeligt Menneske.“

Saa sagde han frimodigt igen: „De kommer nok ud til en Kaffetaar hos os, Hr. Forfatter. De synes saa maaske ikke, at hun er saadan særlig køn — eller saadan særlig fin. Det kan godt være. Men jeg synes det. Og der er det ved hende, skal jeg sige Dem, — hun er saa udsigelig — trofast!“

„Naturligvis, kære Trompeter Larsen.“

Maanen skinnede ned over den grumsede, stærkt-glidende Schelde og over de store, de kæmpemæssige Skibe. Jeg trykkede ham uvilkaarligt i Haanden, og vi fulgtes langs Promenaden ned mod Borgen Sten til vort fælles Hjem, den danske Orlogsmand.

Undervejs mødte vi Orlogskaptajnen. Hornblæser Larsen sakkede agter ud, og jeg hørte paa Chefens Fortællen om hans store Dag, Audiensen hos Kongen og Festmiddagen hos Generalkonsulen. Ham havde jeg sendt høfligt Afbud, dels fordi jeg var blevet forelsket i „Place verte“ og i et gammelt Bibliotek, og dels fordi Generalkonsulen dengang endnu aldrig havde været i Danmark og ikke talte et Ord Dansk.

Hornblæser Larsen kom et Stykke efter os over Landgangsbroen. Ikke som en Inferiør. Han saa ud til at være i bedre Selskab end med os. Da jeg vendte mig og skottede til ham, blev jeg klar over, at Trofast tænkte paa sin trofaste „lille Madamme“.

Han og andre før og efter ham har lært mig, at der ofte er mere Sjælefred i Køjerne end i Kahytterne og lykkeligere Hjem i Krokodillegade end i Bredgade.

Kay Larsen

TIDLIGERE Skibsfører ved Statsbanerne, Kaptajn I. A. Jørgensen fejrede for nylig sin 80 Aars Fødselsdag i sit Hjem i Charlottenlund.

Kaptajn Jørgensen var i 43 Aar ansat ved Statsbanerne, og

heraf i de 33 Aar som Skibsfører ved Færgerne. Gennem dette Aaremaal blev han kendt af et meget stort Publikum, der i høj Grad forstod at vurdere hans mange gode Egenskaber som Fører under Overfarten.

Dødens Brig ved »Maladiverne«

Eftertryk forbydes

Med Tegninger af Georg Lütken



Onkel fortæller —

Tanken om at skulde indskrænke sit Vandforbrug fyldte hele Besætningen med Gru, thi hvem, der har prøvet at savne Vand i Troperne, har jo sjældent glemt at fortælle om de Rædsler, der følger med saadan en Hændelse; enhver har saaledes hørt om de Pinsler, Tørst kan bringe over de Ulykkeliges Hoveder, det gaar ud over — alene Tankerne herom kan faa Haarene til at rejse sig hos Søfolk.

Altsaa, da vi hørte den Ordre, drejede Samtalen sig ikke om andet fra For- til Agter, og vi nærede i den Grad Frygten i os, at vi mindst i det første Døgn gik rundt med en tør Plet i Halsen fra Morgen til Aften og Natten med.

Aldrig har vist nogen længtes saa meget efter nogle Sejl eller en Dampskorsten rygende i Horisonten, end vi gjorde i de Par Døgn, vi ikke kunde bælte saa meget Vand i os, som vi forment at tørste efter. „Baadsen“ var i Særdeleshed ulykkelig, thi, som han fortalte os, havde han just paa disse Kanter været ude for et Drama i den Retning, som endnu adskillige Aar efter kunde faa Sveden til at perle frem, endog under de værste Kuldegrader.

Paa vor indtrængende Opfordring fortalte Baadsen følgende Oplevelse, der, om ikke andet, har den Fordel at være sandfærdig fra Begyndelsen til Enden.

— Det kunde saa omtrent være i Begyndelsen af Firsene i Februar Maaned, saaledes begyndte han, at jeg sejlede med Damperen „Glennearn“ paa Fart mellem England og Shanghai med Jern og Stykgods; vi havde daarligt Vejr i Middelhavet og i den biskajiske Bugt, men da vi havde overstaadet dette, fik vi det bedste Vejr af Verden.

Saa var det paa disse Kanter omtrent, saadan ved Middagstid, at vi en Dag passerede en Brig, der laa en tre-fire Mil Nord om os. Solen brændte som Ilden i en Bagerovn, og ikke en Vind rørte sig, og Briggen laa og rullede i Dønningen med alle Klude oppe.

Der var intet Flag at se, og den besvarede ikke vore Signaler. Skipperen bandede en Smule, fordi de paa Briggen ikke

bedre vidste, hvad der sømmede sig, og vi gik videre; men da vi var kommen et Stykke forbi, maaske et Par Mil eller saa, gjorde jeg mig et Ærinde hen til Kaptajnen, som stod med Kikkerten rettet over mod Briggen. Da jeg kom hen til ham, sagde han:

— Der er noget muggent ved den Skude, den huer mig ikke rigtigt, det er vist bedst, vi løber derover og ser ham lidt nærmere efter, Baads, man kan jo aldrig vide, om der er noget paa Færde. Vi titter lidt paa Kalorius.

Damperens Ror blev nu lagt om, og kort efter var vi saa tæt paa Briggen, som vi turde vove os for Dønningen. Vi prajede, men fik intet Svar. Saa blev den Gamle noget underlig til Mode og gav Ordre til, at en Baad skulde sættes i Vandet og gaa der over. — Da Baaden kom paa Siden af Briggen, prajede jeg den.

Ikke en Lyd. Briggen laa med Styrbords Bov imod os, og Baaden roede saa agter om den og fandt Falderebporten aaben. En Mand i rød Skjorte og Bukser sad paa Dækket med Benene hængede ud over Siden af Skibet. Han lænede sig tilbage mod en lille Kasse, han holdt under den venstre Arm; i den højre Haand holdt han et rødt Lommetørklæde med Terner i, som laa hen over hans Skød. Jeg raabte ham an, men han rørte sig ikke ud af Pletten. Folkene i Baaden grebes af Rædsel. Manden deroppe var stendød.

Jeg hagede mig forefter til Boven og klatrede op ad Kættingen og sprang ind paa

Dækket. Intet i Verden skulde faa mig til at borde Skibet ad Falderebet og gaa forbi den tavse Mand.

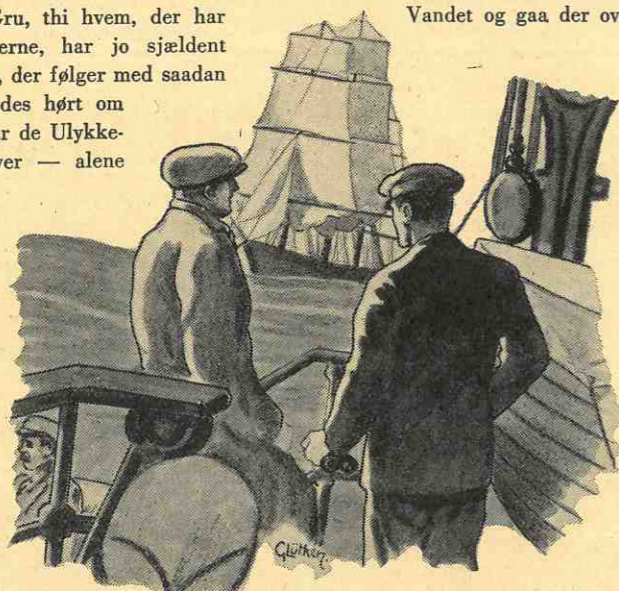
Flere af Besætningen laa paa Dækket. De havde været døde i længere Tid, det saa jeg straks. Solen skinnede lige ned paa de uhyggelige Kadavere, der næsten var skrumpede ind til Skeletter, saa radmagre var de.

Jeg kaldte Folkene op, og de gennemsøgte nu Skibet fra Stævn til Stævn; men de fandt ingen, hverken i Rorlukafet eller i Kahytten, dog, inde i Kabyssen laa Malayer-Kokken og Skibsdrengen — begge døde. Kokken laa med Ansigtet mod Gulvet og Fingrene knugede omkring hans lange, sorte Haar.

Alle med Undtagelse af Kaptajnen syntes at være krepere under forfærdelige Lidelser, for deres Legemer var sammenkrympede og forvredne.

Af Proviant var der fuldt op om Bord. Vi fandt en Tønne med salt Kød, flere Hundrede Pund Ris og en Del Mel. Der var ogsaa Kul nok til Kabyssen. Selve Skibet var fuldstændig tæt og i Orden; hvert Sejl var helt, Master og Ræer udmærkede, og Rat og Ror som det skulde være; men der fandtes ikke en Draabe fersk Vand i Skuden . . .

Det var altsaa Sammenhængen ved denne skrækkelige Tra-



— Der er noget muggent ved den Skude

gedie. Vandtønderne var saa tørre, at de var ved at falde i Staver, hvert Anker, hver Kande, hver Flaske, der havde indeholdt noget drikkeligt, var tømt for den sidste Draabe.

Den lille Skibsdreng laa med Hoved og Skulder inde i Kabyssens Vandtønde, og hans Fingre holdt om en Kop, i hvilken han formodentlig havde søgt at samle de sidste Draaber Vand.

Skibets Papirer og nogle Hundrede meksikanske Dollars fandtes i Dokumentkassen under Kaptajnens Arm, og dem tog vi med os tilbage til vort Skib. Papirerne var skrevne paa Portugisisk, og vi saa af dem, at Briggen var en Portugiser, bestemt til Goa. Den hed „Santa Maria“ og havde udklareret fra Goa for tre Maaneder siden for at gaa i Fragt langs den indiske Kyst. Kaptajnen var selv Ejer af Skibet og havde undertegnet Papirerne med et ganske ulæseligt Navn.

Mærkeligt nok fandtes der ingen Journal, og om det var, fordi der maaske ingen var af Besætningen, som kunde skrive, skal her være usagt.

I Kahytten var der et Pas og et daarligt Kort over den indiske Kyst, men hverken Seks-

tant, Kronometer eller Signalflag. Rimeligvis var det ulykkelige Skib blevet overfaldet af en Storm, der havde blæst det bort fra Kysten ud i rum Sø, og da de først var derude, har de vel sagtens ikke kunnet finde tilbage igen. Saa er Vandforraadet sluppet op, og saa var de færdige. En for en er de døde af Tørst.

Vi regnede med, efter Størrelsen at dømme, at den maa have haft en Besætning af 15 Mand, men da der kun fandtes 7 Lig om Bord, har de andre maaske gjort en Ende paa deres Lidelser ved at springe over Bord. De er simpelthen bleven vanvittige af at drikke Saltvand i den grusomme Hede.

De mange Hajer, der holdt til ved Skibet, havde nok indtaget et større Maaltid, før vi kom.

Jeg fortalte nok, at der ingen Journal fandtes, men der laa 17 Smaastene i Dokumentkassen, og ved Siden af Skipperen laa der flere, det er derfor ikke usandsynligt, at hver enkelt af disse Sten har skullet angive en Dag, i hvilken man tørstede og holdt Udkig efter Hjælp.

FOR Besætningen og Passagererne i Dampskibsselskabet Myren's Damper „Hugo“, der, efter at være afgaaet fra Ivigtut den 20. Maj 1927, forsvandt sporløst, har Kryolit-Mine- og Handelsselskabet ladet rejse et Mindesmærke i Ivigtut.

— Mindesmærket staar paa en Klippepynt ud mod Havet i Nærheden af Kryolitminen, bestaar af et stort Skibsanker paa en høj Stensætning, og paa Ankeret er fæstet en Bronzeplade med Navne og Hjemsteder paa de Omkomne.

Afsløringen af Mindesmærket fandt Sted den 15. August,

Jeg gyser endnu, naar jeg ser det Billede for mig: Kaptajnen i den røde Skjorte, der sidder og spejder ud over Havet efter et Sejl eller en Damper, medens han ser den ene efter den anden af Mandskabet, der er blevet gale af Tørst og salt Vand, springe over Bord ud i Gabet paa Hajerne. Jeg ser den ulykkelige Mand synke ned af Fortvivlelse efter hvert Drama af den Art.

— Uha, hvor jeg gyser ved Tanken om at mangle Vand, sluttede Baadsen sin Skildring . . .

— — Vi sad længe tavse; ingen afbrød Stilheden. Vi lyttede febrilsk til Pulsslagen i Damperens Jernherte, der drev Skibet fremad og fremad. Til Slut spurgte jeg:

— Men, hvad gjorde I saa ved Briggen?

— Vi kunde ikke tage den paa Slæb, og da det er imod Loven at lade et herreløst Skib drive om i Søen, saa sendte Kaptajnen Storbaaden over med Mandskab, der skulde aftakle Briggen saa vidt muligt.

Vi tog saa alt, hvad vi kunde bjerge, over i vort Skib. Derpaa gik Tømmermanden ned i „Santa Maria“

ria's Last og borede en halv Snes Huller i Bunden af Skibet, og saa baksede vi lidt med Ligene inde i Kahytten og bredte Skibsflaget over dem. Saa blev Bønnen læst, vi laasede af for Kahytsdøren og gik fra Borde. Og medens vi dampede bort, kunde vi se, hvorledes Briggen sank Tomme for Tomme.

Alt, hvad vi havde bjerget, afleverede vi til den portugisiske Konsul i Singapore, som derefter skrev til Goa og bekendtgjorde Sagen i Aviserne paa Østkysten; men der kom mærkværdigvis ingen Arvinger og meldte sig, erfarede vi bagefter. Saa alt, hvad vi havde afgivet, kom til Auktion, og det indkomne Beløb gik til Statskassen.

— — — Ja, sagde Onkel, jeg behøver vel ikke at fortælle Jer, at de Par Dage, vi var paa Vandration, gik meget langsomt og trist, og at vi formelig jublede af Glæde, da vi atter fik lige saa meget Vand, som vi kunne tulle i os, maa jeg vel afslutte min Fortælling med.

og med Kryolitselskabets Damper „Julius Thomsen“, der afgik her fra Byen den 4. August, fulgte Repræsentanter for Rederiet og Kryolitselskabet, som nedlagde Kranse paa Mindesmærket og overværede Afsløringen.

DEN danske Kaptajn Ewald Jensen, der fører det chilenske Dampskib „Alfonso“, har nylig sammen med sin Besætning udført en smuk og modig Daad ved efter flere Dages farefuldt Arbejde i oprørt Sø og Storm ved Kap Horn at redde Mandskabet for den tyske Fuldrigger „Pinnos“.

Under Kinesisk Slag

Af Kaptajn Carl Larsen

(Fortættelse fra „Vikingen“ Nr. 4, 1929 — Eftertryk forbydes)

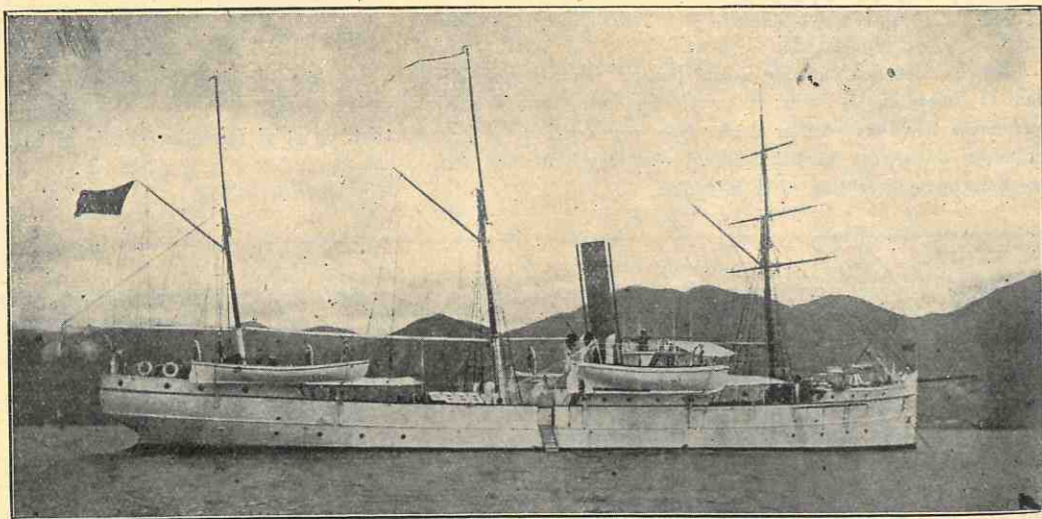
MEDENS vi under Sommerens trykkende Hede — efter et langtrukket Opmaalingsarbejde i Yangtzeflodens nedre Løb — med Krydsere „Chuentiao“, nød



En af vore smaa, flinke Signalboys

et Pusterum mellem Whangpoo-flodens mudrede Flodbredder, rygtes det ombord, at man ønskede vor Nærværelse i Kinas nordligste Flække — en kærkommen Nyhed, som straks bortledte Interessen for Øjeblikkets Sam-

talemne, der, under Lunchen, drejede sig om Admiral Peary's heldige Fremstød mod Nordpolen — Morgenavisens eneste sensationelle Nyhed. „En afsvalede Nyhed“ som Messens vittige Hoved udtrykte sig, et Udtryk, som Resten af os gav ham Ret i, for da vi alle henlede vore Tanker mod hint nordlige Punkt, syntes dette at have en afsvalede Indflydelse paa vort Almenbefindende, som vel næppe kan kaldes normalt under 90 Graders trykkende Hede, som paa hint Tidspunkt herskede under Agterdækkets dobbelte Solsejl, og som efter de meteorologiske Meddelelser kunde se



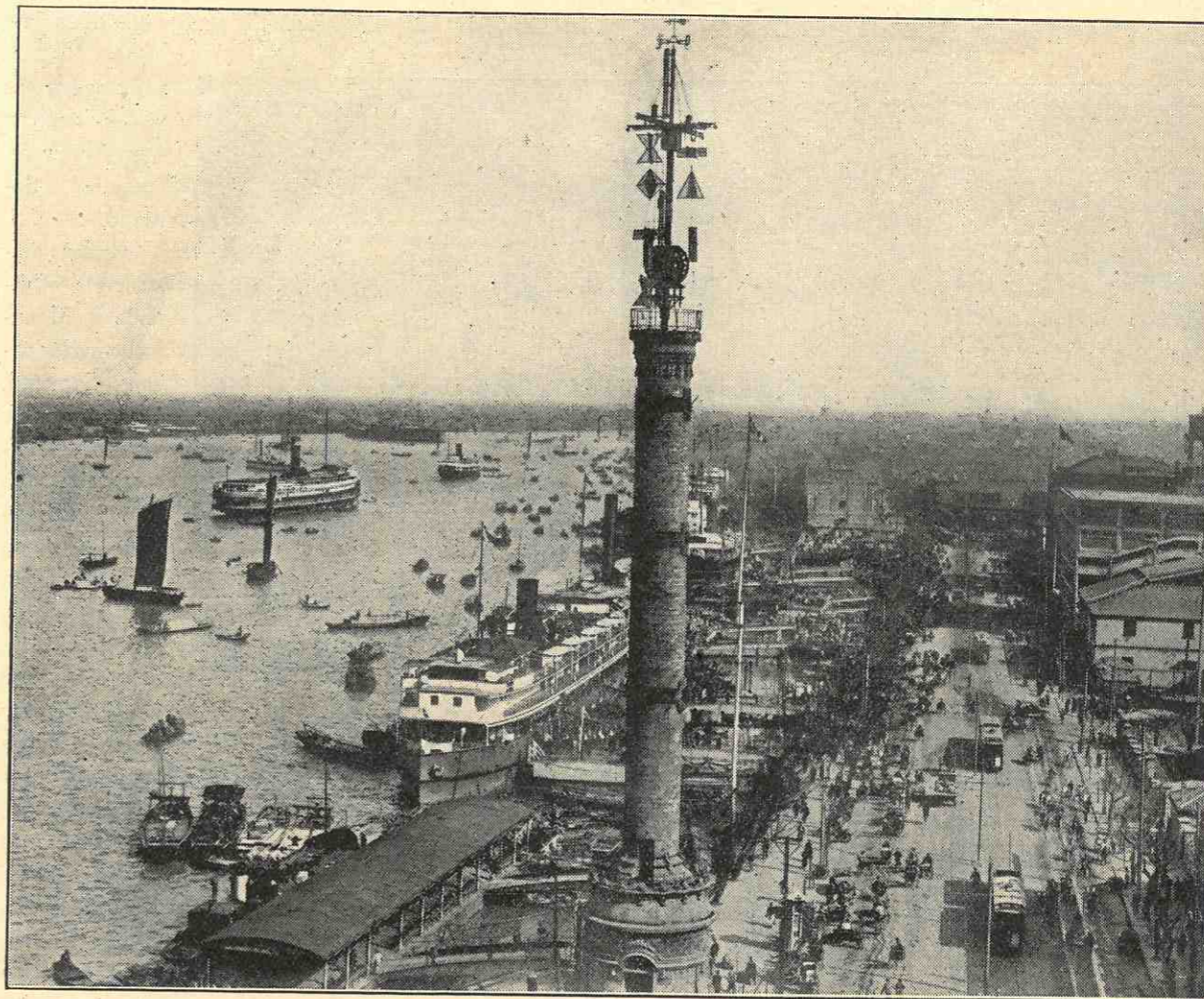
Opmaalingskrydsere „Chuentiao“ til Ankers paa Kysten af Mansjuriet

ud til at være Forløberen til en Tyfon, bestemt for Shanghai. Dette passede, for førend Peary-Emnet var uddebatteret, meldte den vagthavende Kvartermester, at Tyfonsignalerne paa Stormsignalstationen havde skiftet Karakter og nu viste, at en Tyfon i Løbet af ca. 24 Timer vilde passere tæt sønden om Shanghai. Denne Meddelelse, som man i Østen — i Tyfon-sæsonen — omtrent regner for en Hverdagsbegivenhed, kaldte dog enhver af os til sine respektive Pligter. Damp blev beordret paa kort Varsel; Dampbarkassen, vort dyrebareste Klenodie i fint Vejr, men Skibets besværligste Inventar i daarligt Vejr — hejstes; Ræer og Topstænger blev strøget, Baade og alt løst rundt Dækkene surredes; 2. Officer — Skibets Navigationsofficer — begyndte at nedskrive meteorologiske Observationer; saaledes var vi klar til at modtage hvilket som helst Slags Vejr, det behagede Vejrguderne at sende ind over Østens Metropolis. Næste Morgen havde vi ganske rigtig Uvejret over os. Under dette var der naturligvis ikke andet for os at gøre, end at passe paa, at vi ikke kom i Drift, at tredje Anker var klart til at falde, hvis det var nødvendigt, og foruden havde vi Dampen oppe, saa vi var klar til alle Eventualiteter. Kun én Ting kunde vi ikke afværge, og det var Drivgods i Form af Skibe og Lægttere, som kunde volde os en Del Havari. Under Uvejret opholdt Navigationsofficererne sig dels paa Broen og dels i Bestiklukafet og holdt der Samtaler gaaende om alt andet end Tyfoner, særlig om „Sport and Pastimes“, som naturligvis var aflyst paa Grund af Uvejret; vore Tanker faldt ikke i Samklang med

Shanghais gode Borgere, som under saadant et Vejr hvert Øjeblik kunde risikere at se deres eget Hus uden Tag; den Letsindighed kom naturligvis af, at vi alle var Ungkarle og ikke havde Bopæl i Land.

Medens Uvejret var paa sit højeste, fik vi i Bestiklukafet Besøg af Skibets Ældste — nemlig 1. Maskin-

danske Flag var ukendt paa disse Kanter.“ Han gav nu en interessant Skildring — som naturligvis kun havde Interesse for en Dansker — hvorledes han havde set Fregatten „Tordenskjold“ ankomme til Kina — og videre, at han som ganske ung havde været 3. Maskinmester ombord i Kabelskibet „H. C. Ørsted“,



Shanghai — Stormsignalmasten ses i Forgrunden

mester, der ligesom alle andre Maskinmestre paa Kinakysten var en Skotte. Barometerkurver var hans Kæphest, saa han ønskede sin Samling suppleret, og saa naturligvis slaa en Sludder af, særlig om gamle Dage — de Dage, hvorom vi andre ikke kunde tale med, grundet paa, at der dengang endnu ikke var tænkt paa os. Det var særlig Shanghais Opkomst og de Tyfoner, han havde været ude for i det lange Spand af Aar, han havde tilbragt i Østen. Tyfonerne var naturligvis de samme, hvad Styrken angik, men Feltet for Ravage var blevet betydeligt større — dengang var det kun lave Kineserhuse, som stod paa Whangpoo-flodens Bredder.

„Ja, det var førend „Store Nordiske“s Dage,“ og med sit Blik fæstet paa mig fortsatte han: „da det

de Dages eneste Repræsentant for dansk Søfart paa hin Kyst, og til Slut tilføjede han: „Ja, der er gaaet mangen Tyfon hen over Shanghai siden hine Dage, og jeg gad vide, hvor de Mennesker nu er henne, som jeg eengang var Skibskammerat med.“

Ja, de er vel nu ligesom han selv gaaet Vest.

Henad Aften havde vi atter fint Vejr, og da det var Niptid, havde den smukke By ikke været udsat for Oversvømmelser, og hvad os selv angik, havde vi klaret os udmærket, og alt drivende Gods havde klaret os. —

Som sædvanlig under saadant Vejr havde adskillige Lystfartøjer gjort deres sidste Kryds og laa ukendelige paa Whangpoo-flodens Bredder. Naa, der var ikke Tid til at reflektere over Ulykker; vi fik

travlt med at gøre søklar; vor Kaptajn havde været i Land og rapporteret „Alt vel“ til Chefen for Marine-departementet og samtidig modtaget vor Sejlordre, som lød paa Afgang, saa snart vi kunde, og vort Bestemmelsessted var „Newchwang“, Kinas nordligste Havnestad, og at denne By skulde være vor Basis, medens vi kortlagde nogle farlige Grunde „The Cittern shallows“, som strækker sig i en Længde af ca.



»Chuentiao«s Officersbesætning

60 miles langs Liaotung-Halvøens Vestkyst, og som længe havde været en Fare for Sejladsen paa ovennævnte By. Efter at have indtaget Kul-Proviant og faaet alle vore Opmaalingsgrejer ombord, stod vi ned ad Whangpoofloden og ud i Yangtzedeltaet — hvor vi inspicerede de Fyrskibe og Lysbøjer, som laa paa vor Vej ud til det aabne Hav — og fandt dem alle i bedste Orden efter Uvejret. Faa Timer efter at have passeret det sidste af disse var vi klar af Yangtzedeltaets mudrede Vandmasser og havde tabt alt Land af Sigte og dampede nordover i det gule Hav, hvis Vand, trods Navnet, kan sammenlignes med Azurkystens lovpriste Bølger. Vort første Ærinde gjaldt Fyrstationen paa Shantunghalvøens S.Ø.-Pynt, et ensomt Sted, afskaaret fra al Civilisation, og som kun har Forbindelse med Ydervednen 2 Gange om Aaret. Hensigten med vort Besøg dør var blot for at forvise os om, at alt fungerede tilfredsstillende.

Efter 36 Timers Sejlads saa vi Shantungs skarpe Bjergtinder rage op over Horisonten, og snart efter dukkede det rødstrubede Fyrtaarn op, — at de havde observeret os, fik vi snart Syn for — ved at se det kinesiske Dragebanner gaa tilvejs paa Stationens Flagstang. Kort Tid efter lagde vi til ved „Bund“ i Shi-tan Bay og var i samme Øjeblik omringet af en

Masse kinesiske Fartøjer, som havde taget os for Marindepartementets Inspektionsskib og naturligvis glædet sig til en lille Fortjeneste ved at sejle Proviant og Stores iland.

Enhver Søfarende, hvis Virke er henlagt til Kinakysten, kender de mange smaa Kirkegaarde, spredte fra Nord til Syd, tæt ved de første Traktathavne, og æe, som har haft Lejlighed til at besøge disse ensomme Pletter, ved ogsaa, at under enhver Sten hviler en fremmed Sømand.

Under omstaaende afbildede Monument hviler ogsaa Sømænd, som har haft deres sidste Afmønstring paa Kinas klippefulde Kyst, og denne fandt netop Sted udfor dette Fyr, som vi nu skulde besøge;

her forliste nemlig d. 23. Juli 1896 — under en Tyfon — den tyske Krydser „Iltis“, og paa Klipperne udfor Fyret fandt den europæiske Fyrmester næste Morgen Ligene af de Omkomne. Med den kinesiske Regerings Tilladelse blev de alle begravede tæt ved Fyret. Til at smykke denne lille Kirkegaard — som kun kendes af faa og besøges af færre — indbragte vi de Kranse, som den tyske Regering hvert Aar sender gennem det kinesiske Toldvæsens Marindepartement. Efter at vi med en kort Ceremoni havde nedlagt disse, besøgte vi Fyret, hvor alt fandtes i bedste Orden. Efter at have indskrevet vore Navne i Fyrstationens Fremmedbog, begav vi os, ledsaget af Fyrmesteren, tilbage til Landingsstedet.

Det var et trist Landskab, vi paa denne vor Vandring skuede: triste, mørke Bjergtinder med nogle faa opdyrkede Pletter i Forgrunden og dertil nogle enkelte Hytter, beboede af nogle faa Bønder og Fiskere, som dør henlevede en kummerlig Tilværelse i Armod og Fattigdom.

Denne Mand som fulgte os havde vor Sympati. At være Fyrmester paa Kinakystens ensomtliggende Fyr — blev vi hurtig enig om, efter at vi med et fast Haandtryk havde sagt ham Farvel — var en lidet misundelsesværdig Stilling.

Faa Minutter efter vor Tilbagekomst til Skibet var vi atter paa Vej nordover. Efter en Times Sejlads blev vi prajede af nogle kinesiske Fiskere, og da vi stoppede for at høre, hvad de havde paa Hjerte, var det ikke saa lille et Ønske, deres Talsmand fremførte. — Han ønskede det gule Hav ryddet for Hvaler — disse skadede Fiskernes Næringsvej, sagde han — paa hvilken Maade blev vi aldrig rigtig klar over — muligvis mente han, at vi med vore Kanoner kunde sætte en Skræk i Livet paa dem og jage dem øster over mod Korea.

Da vi ikke havde Tid til videre Parleren om den Slags vanvittige Forlangender, lovede vor Kaptajn, at alt, hvad vi mødte i Retning af Hvaler, skulde blive sænkede — og da vi i samme Øjeblik saa én et Stykke fra Skibet, gav vor Skipper — med et Blink i det luv Øje — 3. Officer Ordre til at sende en Granat ud til den, saa Fiskerne kunde høre, at vort Motto var „Alt for Kina,“ og dermed fortsatte vi vor afbrudte Rejse. Da vor kostbare Ammunition var beregnet for en anden Slags Søuhyrer, nemlig Pirater, og ikke paa japanske Hvaler som Fiskerne kaldte disse deres Uvenner, ofrede vi kun det ene Skud.

Topografisk set er Liaotung-Halvøen et Bjergland med mange skarpe og let kendelige Bjertinder, som sandsynligvis havde tjent som Triangulations-Mærker for den for ca. 100 Aar siden af Englænderne udførte — oprindelige — Opmaaling af den Del af Kina. Da der ikke i det kinesiske Søkartarkiv fandtes nogen Triangulation eller Optegnelser fra hin Opmaaling, maatte en ny udregnes; denne blev udført af en af Søkartarkivets Ingeniører, assisteret af en af Opmaalingsskibenes yngre Officerer og en Del Kine-

sere — disse var afrejst til Newchwang ca. 6 Uger i Forvejen, saaledes at vi kunde begynde Lodningen straks efter vor Ankomst.

Vor Ankomst til hin By, hvor de faa Europæere, som bor dør, er ved at vansmægte af Mangel paa aandelige Livsfordenheder — havde vi naturligvis længe været Samtaleemnet i den derværende Klub. At vi ved vor Ankomst vakte lidt Sensation, erfarede vi straks efter, at vore Ankere laa paa Bunden af den snævre

Liaoflod, thi faa Minutter efter var en Del af Byens britiske Beboere ombord, dels for at ønske os velkomne og dels for at høre Nyheder sønden fra — disse blev naturligvis serveret sammen med adskillige „Drinks“, som nu engang hører til paa disse Længdegrader, og samtidig maatte vi tilstaa, at det skortede ikke paa Indbydelser fra disse rare Mennesker, som vi aldrig før havde set.

Newchwang havde — maatte et Par af os tilstaa — ikke skiftet Karakter i de 5 Aar, som var henrullede, siden vi saa den sidst. Den buldrende Kanontorden fra Slagene rundt Liaoyang, havde vi endnu i frisk Minde, og Japaneserne var ligesom dengang de dominerende, men endnu vajede Dragebanneret dog over Toldbygningen, hvor vore officielle kinesiske Forbindelser altsaa endnu havde det sidste Ord.

Samme Eftermiddag besøgte vor Kaptajn sine officielle Pligter og blev gjort bekendt med, at Triangulationen var udført, og at vi saaledes straks kunde paabegynde det Arbejde, vi var kommet for. Om Aftenen aflagde vi den uundgaaelige Visit i Newchwang Klub og blev indskrevne som midlertidige Medlemmer og var Klubbens Æresgæster for den Aften og maatte naturligvis dør, ligesom i alle andre Smaa-



S. E. Promontory Fyrstation, hvor den tyske Krydser »Iltis« forliste



Monumentet for de omkomne fra den tyske Krydser »Iltis«

klubber paa Kinakysten — med den uundgaelige Cocktail i Haand — holde Konversationen gaende om alt mellem Himmel og Jord.

Da vi forlod Shanghai, mente vi, at vi dampede bort fra de eksotiske Breddegrader og mod et mere tempereret Klima, men fandt i Newchwang Heden endnu mere trykkende — om det var de adskillige Velkomstbægere, vi tømte, der laa til Grund for denne

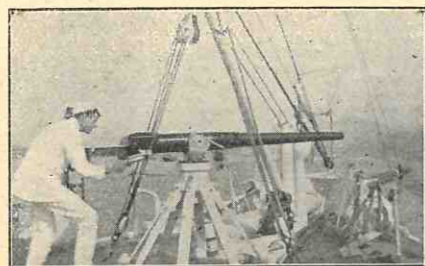
legemlige Træthed, maatte et Termometer bevise, — saa vi var glade for, at vi allerede næste Morgen skulde af Sted, ud der, som en af Skibets Officerer udtalte sig — hvor vi hører hjemme.

Tidlig næste Morgen var vi paa Vejen til „Vore Grunde“; at det blev Dampbarkassearbejde, saa vi, saa snart vi kom derud, thi vort Opmaalingsfelt viste — med

den ubetydelige Vind vi havde — Brænding adskillige Steder. Paa Vejen ud havde vi gjort alt klart til at landsætte den lille Ekspedition, som skulde besørge Vandstandsmaalingen, og som bestod af 4 paa dette Omraade sagkyndige, kinesiske Matroser. Efter 4 Timers Sejlads ankrede vi udenfor Grundene og firede vor Dampbarkasse i Vandet, som derefter blev lastet med mange forskellige Ting, som foruden de tekniske

Apparater bestod af Telte, Køjetoj, Proviant og endelig — omtrent det vigtigste — en lang Bambusstang forsynet med et stort, rødt Flag, som skulde være Signal for, hvis noget usædvanligt skulde indtræffe,

og som hørte til vore smaa, raske „Signalboy„s Pligter at holde Øje med. Det var 3. Officers Job at lande og etablere denne Station. Da Kysten var klippefuld, kunde vi selvfølgelig ikke løbe tæt ind til Land med Dampbarkassen, saa Skibets „Dingky“ blev taget paa Slæb og benyttet som Færgebaad; saa snart alt var klart, satte vi Kursen mod Land — og holdt samtidig Loddet gaende — ligesom i Yangzedeltaet ventede vi at møde en Forsamling af sammenløben Ungdom fra alle Kanter, men til vor store Forbavselse saa vi ikke et levende Væsen og ikke et Hus kunde ses saa langt Øjet kunde skue. Efter at have undersøgt dette for os „terra incognita“ fandt vi et passende Sted i en lille Bugt, som vore Forgængere havde kaldt „Saddle Bay“ — der fandtes mellem Klipperne akkurat, hvad vi



Tredie Officer tager en Hval paa Kornet

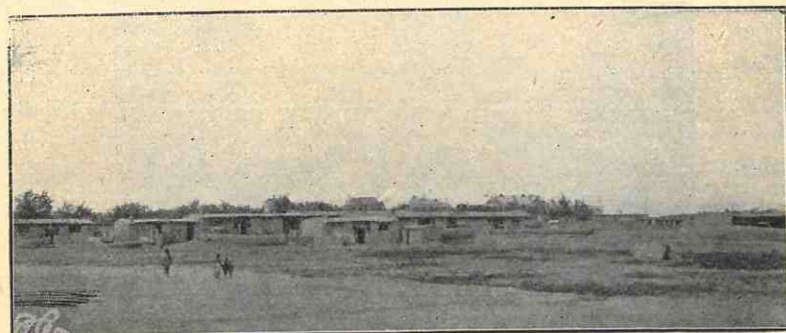
søgte, nemlig en ren Strandbred. — Da Flodhøjden der beløb sig til ca. 12 Fod, gjaldt det om at faa Vandstandsmaaleren saaledet placeret, at den ikke blev tør ved Lavvande; et hændelige Uheld — som om Bord blev betragtet som en værre Fadæse — for ikke at tale om den Reprimande som medfulgte; Ting, som vi alle havde været udsat for i det første Læreaar. For at undgaa alt i den Retning, gjorde vi det fornuftigste, som Erfaringen havde lært én, nemlig at vente til Lavvandet indtraf.

Under en trykkende Hede gik vi nøgne til Værks og fik ogsaa vor Station etableret inden Mørkets Frembrud. Efter at have givet de tilbageblivende Kinesere nogle fornuftige Raad, dampede vi tilbage til vort Skib, idet man under hint Himmelstrøg kunde vente pludselig opstaaende Uvejr, hejstes Dampbarkassen straks efter vor Tilbagekomst.

Da det var Bjergtinderne, vi skulde benytte som Mærker, blev vor Opmaaling af mindre Maalestok, thi disse laa langt inde i Landet, saa langt, at vor Stationspointers længste Ben lige kunde naa dem, naar vi loddede saa langt søværts som beordret.

Idet næste Dag var fin med smult Vande, begyndte vi tidligt om Morgenen at lodde fra Dampbarkassen og blev hurtig fortrolig med vore Mærker, som stod klare ca. 30 miles borte; da vi i Løbet af Dagen ikke havde loddet under 12 Fod — blev vor Skipper

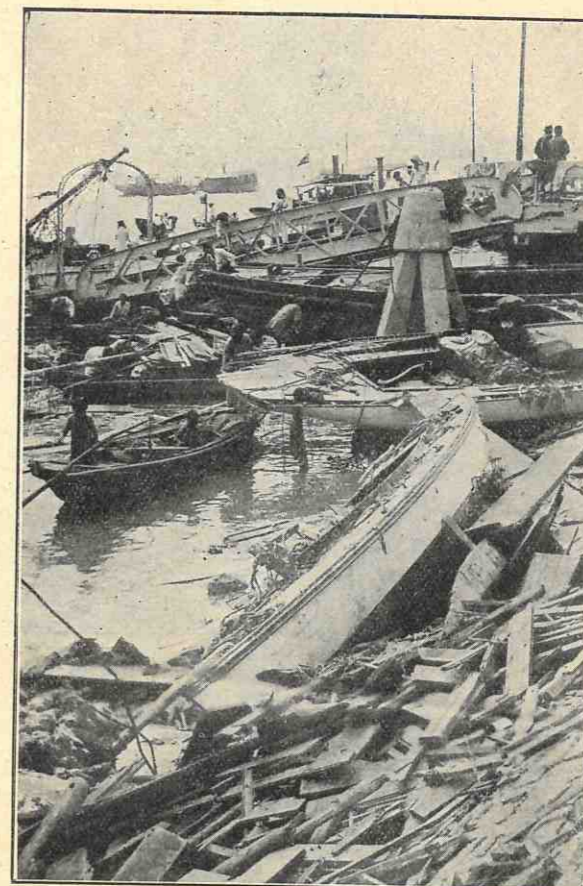
dristig og mente, at vi under de Omstændigheder kunde lodde fra Skibet. Denne Forandring blev vi naturligvis alle — undtagen Maskinmestrene — henrykte for. At lodde fra en Dampbarkasse i tropisk Hede, hvor man ikke alene er udsat for Solens brændende Straaler, men ogsaa fra Dampkedlens kvalmende Varme — var i vore Tanker en lille Forsmag paa Helvede især for den Officer, som betjente Tegnebrættet; han var til Tider ved at kvæles af Maskinos, og fra hans Læber hørtes af og til ubeskrivelige Eder. Men at lodde fra Skibet var naturligvis forbundet med Ansvar — et Ord, som ombord i et Skib sjældent tynger haardt paa de Underordnedes Skuldre — det blev Skipperens Sag, og det fandt vor Skipper ogsaa hurtigt ud af, thi en Dag, da vi var tæt under Land,



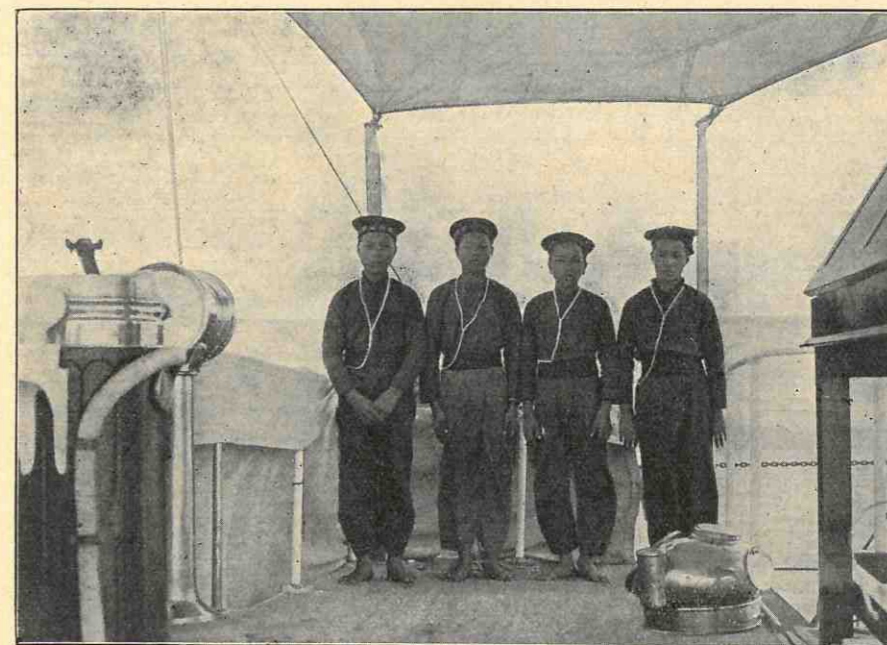
Newchwang

begyndte det pludselig at kule op fra N.W., altsaa en regulær Paalandskuling — et velkendt Fænomen paa de Egne — som satte en voldsom Krapsø ind over „vore Grunde“, saa de ligefrem snævrede. Vi fik hurtig Næsen ud over mod dybt Vand og navigerede med Forsigtighed over det allerede kortlagte Areal, men fandt alligevel en Pulle, paa hvilken vi blev hængende med det Resultat at gamle „Chuentiao“ begyndte at hugge i Grunden og med saadan Voldsomhed, at vi troede, at Skorstenen skulde ramle ned over os paa Broen, idet alle Bardunerne knækkede. Vi fik hurtigt vor Position nedlagt paa Tegnebrættet, hvorefter vor Kaptajn tog en rask Beslutning — idet han gik fuld Kraft frem med begge Maskiner og vi gled af; heldigvis var det rejsende Vande, saa vi kom uden noget nyt Uheld ud i dybt Vand. — Vort eneste tilsyneladende Havari var de fire Skorstensbarduner, men vor Kaptajn besluttede sig dog til at fortsætte Rejsen til Newchwang for en nærmere Undersøgelse af Skibet, og henad Aften ankrede vi ved Indløbet til Liaofloden.

Næste Morgen fortsatte vi Rejsen for vor Basis, Newchwang, for Dykkerundersøgelse.



Kystfartøjer vaskede af paa Bredderne efter Tyfonens Hærgen



En Fridags-Parade. 4 Signalboys klar til Landgang

Rygtet om vort lille Uheld havde naaet Newchwang længe førend vor Ankomst og var paa den korte Tid vokset til kæmpemæssige Dimensioner — dette var besørget af indgaaende Junke, som havde observeret vort Dilemma.

Paa Kinas Floder lever der Folk, som ernærer sig som „Bamboo Divers“, det vil sige, at de — nøgne — ved Hjælp af en lang Bambus — ved slækt Vande — er i Stand til at naa Bunden paa temmelig store Dybder og kan der opholde sig adskillige Minutter ad Gangen. De er flinke til at gaa ned og fastgøre en Trosse paa et tabt Anker — til at lede efter overbordfaldne Ting — til at undersøge Bunden paa et Skib og andet Arbejde, som kræves af en

Dykker. Kina er Bambusplantens Land, der bruges den til Alt; som et nyt Skud spises den, som lidt ældre bruges den til Møbler, Maatter og Kurve og som Strafferedskab for Kineserbørn, der trænger til „Bamboo-chow-chow“, det kinesiske Ord for Spanskrør-suppe. — Som

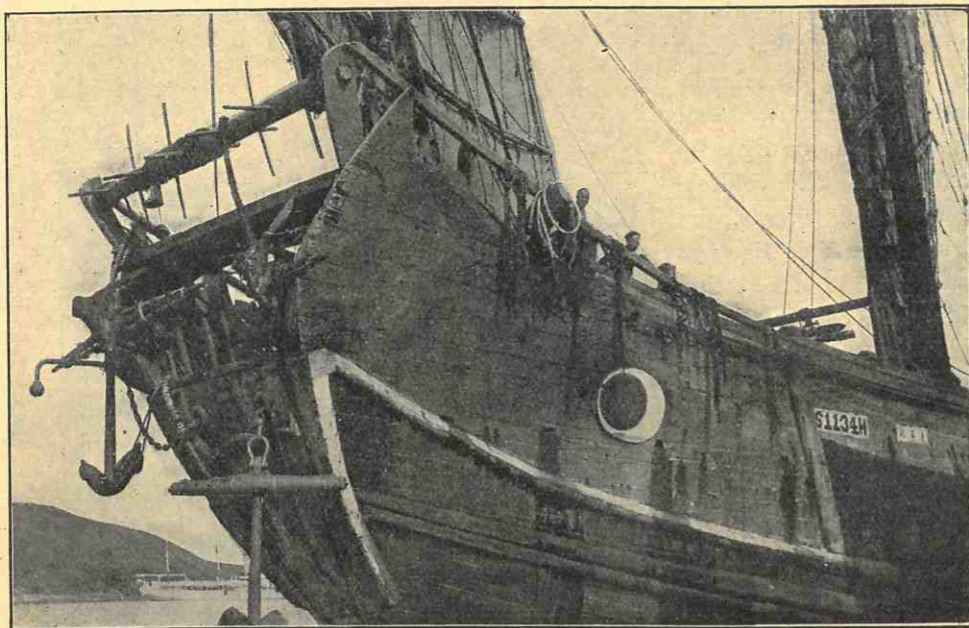
udvoksen naar den en Højde af ca. 120 Fod og benyttes da til Stilleladser, Master og hundrede andre Ting, blandt andet benyttes den af ovennævnte Bambydykker, hvis Medhjælper — fra en Sampan — jager den lodret ned i

Bunden af Floden paa det Sted, hvor der skal arbejdes; som en Klätrefugl klatrer et Træ, saaledes klatrer Bam-busdykkeren — hovedkuld — ned ad Bam-busstangen til Bunden, og kan opholde sig der ca. 3 Minutter ad Gan-gen.

Liaofloden har naturligvis ogsaa sine „Bamboo-Divers“, og disse havde snart op-snusset vort Ærinde og var langs Siden straks efter vor Ankomst og forespurgte, om de kunde være til Tjeneste. En Kontrakt blev straks sluttet, og for at gøre det nemmere, løb vi ved Lavvande Boven fast paa Flodens vestlige Bred, og her kunde Dykkerne spadserere under Skibet. — Efter 6 Timers Arbejde rapporterede de, at vi var glat som et Æg over det hele, og vi bakkede ud og ankrede midt i Floden.

Vi saa i Tankerne Medlemmerne af Newchwang Klub — med Cocktail i Haand — drøftende vort Uheld.

Om Aftenen beroligede vi personlig — ogsaa med Cocktail i Haand — Sindene paa de forskellige mere



En af de mange kinesiske Junke, der passerede os for indgaaende til Newchwang. I Baggrunden »Chuentiac«

eller mindre nysgerrige Medlemmer og fik atter Dimensionerne af vort Uheld reduceret til den Ubetydelighed, som det virkelig var. Haardt presset til at forblive endnu en Dag og deltage i den aarlige Klubfest saa vi os desværre nødsaget til at paaminde vore Venner om Efteraarets Anmarch — og stak næste Morgen atter til Søs.

Bau Larsen



Sejlskibsflaadens Tilbagegang

I Øjeblikket findes der næppe mere end en knap Million Tons af virkelige Sejlskibe indenfor hele den samlede Verdens-tonnage.

Det er desværre et Tidens Tegn med den Formindskelse, som man vil genfinde i alle Lande.

Amerika besidder ca. en Trediedel af denne samlede Tonnage, medens Storbritannien og Irland er helt nede paa 17,300 Tons tilsammen, og imellem disse Tusinder Tons er der kun repræsenteret et eller to „square-riggede“ Skibe.

En Opgørelse over Sejlskibstonnagen viser, at man, saafremt man tager Pramme, forsynede med Sejl, og ligende Fartøjer med, naar op paa et Antal Gross-Tons af 1,667,000. Ved Aarhundredets Begyndelse var det tilsvarende Tal 6,588,000 Tons.

I 1900 flød der en samlet Tonnage paa smaat 29 Millioner Tons paa Vandet, de 22,369,000 Tons af disse Skibe, eller nøj-

agtigt 77,27 pCt., var forsynet med Dampmaskiner som Fremdrivningsmiddel, medens Resten, 22,73 pCt., var Sejlskibe. I Mellemtiden er Verdenstonnagen vokset til godt 68 Mill., hvilket udgør en Tilvækst paa 135 pCt. Af denne samlede Tonnagemængde udgør de med Dampmaskineri forsynede Skibe de 59,779,000 Tons, hvoraf ses, at Dampmaskineriet i den omtalte Aarrække har haft en Tilvækst paa 167 pCt., og i Øjeblikket udgør 87,81 pCt. af Verdenstonnagen.

Den efter sidste Opgørelse eksisterende Sejlskibstonnage udgør imidlertid nu kun 2,47 pCt. imod over 22 pCt. i Aar 1900.

VED en lille Højtidelighed i den italienske Legation gav Gesandten, Grev Viola Styrmand Kai Herman Bressendorff i Det Forenede Domskeibsselskab en Sølvmedaille med tilhørende Diplom som Belønning og Erkendelse for en smuk Redningsdaad, Bressendorff udførte i September i Fjor ved Genua, hvor han frelste en italiensk Arbejder fra Druknedøden. Hr. Bressendorff er for Tiden 2. Styrmand om Bord paa „Dronning Alexandrine“, der for nylig var her i Havnen.

S KIBSFØRER K. J. Svensson er blevet ansat som Lods ved Københavns Lodseri efter afdøde Lods N. J. Christiansen.

VED DØDENS PORT

Eftertryk forbydes

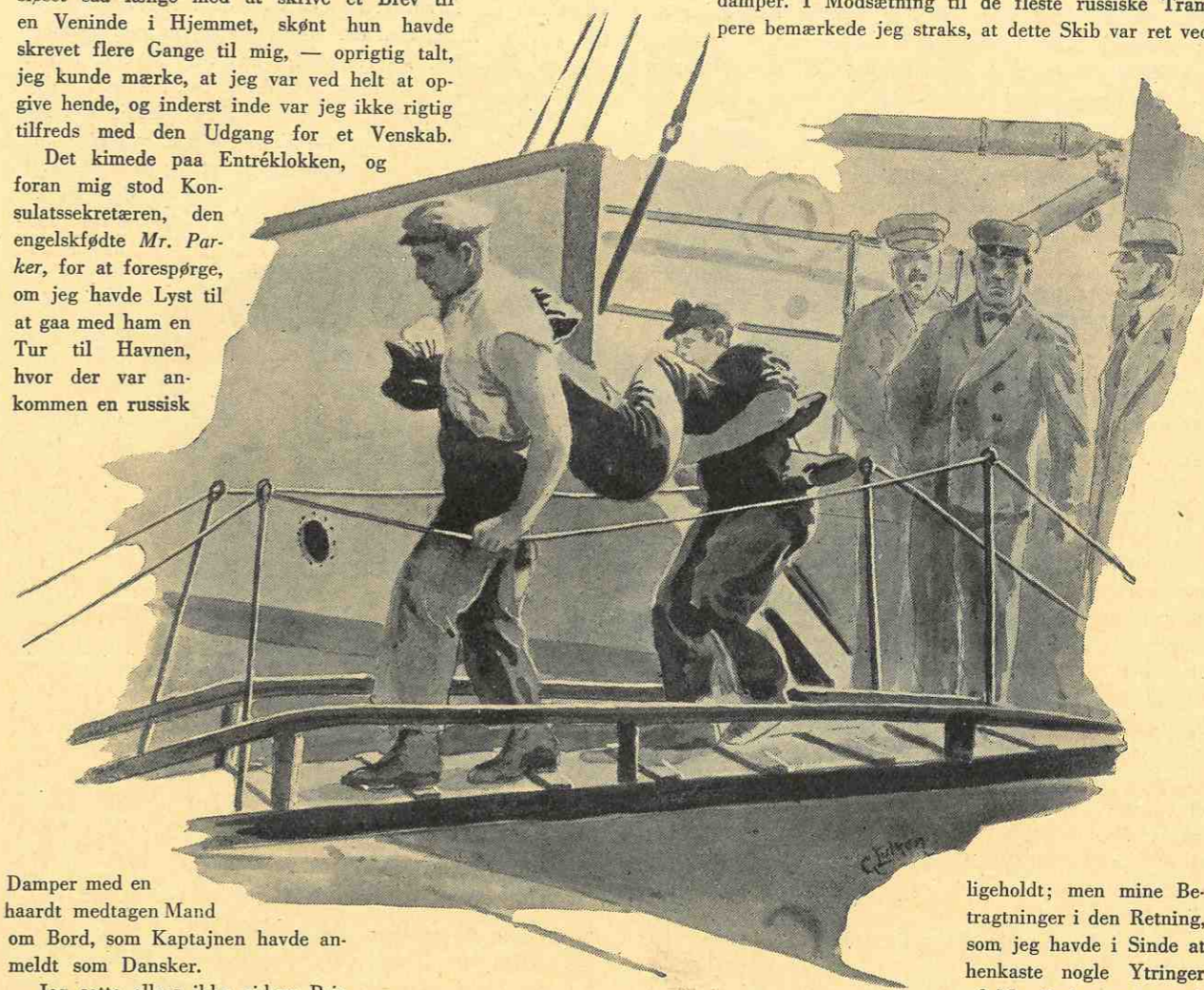
Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

DET var en herlig Morgenstund, netop i Begyndelsen af Sommeren, hvor alt i Naturen aander Liv og Glæde, som vi desværre ikke altid paaskønner. Mit Humør var rigtig sløjt, og Tilværelsen syntes mig ganske ligegyldig, for jeg havde sløset saa længe med at skrive et Brev til en Veninde i Hjemmet, skønt hun havde skrevet flere Gange til mig, — oprigtig talt, jeg kunde mærke, at jeg var ved helt at opgive hende, og inderst inde var jeg ikke rigtig tilfreds med den Udgang for et Venskab.

Det kimedede paa Entréklokken, og foran mig stod Konsulatssekretæren, den engelskfødte Mr. Parker, for at forespørge, om jeg havde Lyst til at gaa med ham en Tur til Havnen, hvor der var ankommen en russisk

Ærinde. — Nu kunde jeg maaske faa en passende Anledning til at studere ham lidt nærmere, og derfor fulgtes vi ad til Havnen.

Yderst ude ved Custom House laa den russiske Last-damper. I Modsætning til de fleste russiske Trampere bemærkede jeg straks, at dette Skib var ret ved-



Damper med en haardt medtagen Mand om Bord, som Kaptajnen havde anmeldt som Dansker.

Jeg satte ellers ikke videre Pris paa Sekretærens Selskab, skønt han gjorde sig al Umage for at behage mig — hvoraf det kom, véd jeg ikke, — der var noget ved hans Karakter, som ikke rigtigt kunde harmonere med mit Levesæt.

Vor Konsul satte imidlertid stor Pris paa ham, han fik Skyld for at være storartet flittig og meget smart, men jeg havde nu mine Betæneligheder med Hensyn til, om han nu virkelig fortjente al den Virak, som Omtalen gav ham.

Mr. Parker var Søn af jævne, tarvelige, men hæderlige Folk; dog saa man ham aldrig i deres Omgangskreds, hvorimod han ligesom klistrede sig op ad Byens bedre stillede Befolkning, hvor plettet end deres Livsførelse forekom mange. Og saa var der det mærkelige, at Gang efter Gang havde jeg hørt skandinaviske, hæderlige Søfolk klage over hans ligefrem taktløse Optræden, naar de havde været hos ham i lovligt

ligholdt; men mine Betragtninger i den Retning, som jeg havde i Sinde at henkaste nogle Ytringer til Mr. Parker om, stand-sede af sig selv ved Synet

af en Del af Besætningen oppe paa Dækket, som havde forsamlet sig om en Slags Byldt, der var henlagt ved Landgangen.

— Er det mon Staklen, sagde jeg til min Ledsager, idet vi passerede Landgangen.

— Det er det nok, svarede han i den mest ligegyldige Tone af Verden.

Parker var aabenbart mere interesseret i at stifte Bekendtskab med Officererne og vigte sig for Karantænelægen, end vise Omhu for Staklen.

— Vi venter paa Dem, Mr. Parker, sagde Karantænelægen, efter at vi havde udvekslet Hilsener og Præsentation for Skipperen.

— Naa, det er vel ham dør, udbrød Mr. Parker, idet han

— De bar den dødssyge Mand ned fra Skibet

stak begge Hænderne ned i Lommerne og pegede med Foden paa Bylden. Han højede sig derefter lidt ned over denne og udbrød med et bredt Tonefald:

— Jeg er fra det danske Konsulat, vi maa se at faa en Ordning med dette her. Forstaar De Engelsk?

Den Ulykkelige formaaede ikke at svare; hans Hoved var indbundet med Gacebind paa Kryds og tværs. Med Nød og næppe kunde man skimte et Par tillukkede Øjne, Læberne var tæt sammensluttede med noget Blod ved Mundvigene. Manden laa livsløs, som om han i heldigste Tilfælde sov.

Henvendt til mig sagde Mr. Parker: "Vil De ikke forsøge at udspørge ham paa Dansk?"

Jeg traadte nærmere, højede mig over Staklen og berørte ham svagt; men da han slet ikke reagerede over for dette, fandt jeg det rimeligt at henvende mig til Karantænelægen.

— Hvad mener De, Doktor?

Denne havde sit Svar paa rede Haand.

— Jeg mener, at han øjeblikkelig maa under Lægebehandling, hvis han da ikke dør, inden han naar Sygehuset. Jeg har paa eget Ansvar tilkaldt Vognen, kom det skarpt og høstent.

Mr. Parker var straks parat med Indvendinger, men Vognens Ankomst afskar yderligere Diskussion, idet jeg, maaske lidt for dristigt tog Afære.

— Selvfølgelig maa den Syge i Land straks, Formaliteterne kan jo ordnes bag efter.

Lægen skrev en Indlæggelsesseddel, og Kaptajnen gav to Mand Ordre til at tage sig af den dødssyge Mand, som de derefter bar ned til Vognen, der førte ham til St. Andrew Hospitalet.

Jeg havde mest Lyst til at tage med derop; men paa den anden Side ønskede jeg ogsaa at erfare lidt nærmere om min Landsmand forinden.

Jeg blev altsaa.

Lægen gav Sekretæren den paakrævede Attest og tog Afsked.

Mr. Parker fik nu travlt med sin Notitsbog og sin embedsmandsmæssige Afhøring. Først spurgte han om Søfartsbog, Papirer etc., men Kaptajnen kunde kun oplyse, at Manden var en blind Passager, en „Stowaway“, som blev funden nede mellem Stykgodset, omtrent slaat fordærvet af de Kasser, der var væltet over ham, da Skibet under den haarde Storm fra N.W. havde faaet stærk Slagside ved, at det maatte

vige for en modgaaende Damper. — Idet de fik stuvet Lasten om, havde de fundet Manden og lappet ham saa godt sammen, som de formaaede. For Resten havde Hovmesteren den Opfattelse, at Fyren ikke havde ret langt igen; men Kaptajnen var dog løbet ind med ham her i Havnen, skønt Skibet derved havde faaet en Forsinkelse m. m.

Denne menneskekærlige Gerning, som det jo egentlig var Skipperens Pligt at udvise, faldt aabenbart ikke i Mr. Parkers Smag. Han ymte noget om, at naar saadan en „Stowaway“ havde sneget sig om Bord, maatte han jo selv tage Konsekvensen deraf, og naar han var saa medtaget, at der ikke syntes meget tilbage, saa, ja, saa havde det maaske været nok saa fornuftigt at lade ham dø derude og begrave paa Havsens Bund, men det maatte Kaptajnen tale nærmere om med Konsulen. — Nu skulde han bare have et farligt

Skriveri angaaende denne Sag, og det var dog i Grunden saadan en Slusk slet ikke værd.

— Enhver vil sikkert give mig Medhold i, at jeg harmedes over

dette Udslag af et Medmenneskes Ringeagt for en Ulykkelig. Jeg tillod mig altsaa igen at blande mig op i Affæren:

— Hr. Kaptajn, paa Landsmandsskabets Vegne takker jeg Dem, fordi De tog Manden med hertil, saa han maaske kan komme over det. I det Land, hvorfra jeg kommer, vil-

de det modsatte betragtes som en Forbrydelse, men den Mand, som vil bebrejde Dem denne Samaritergerning, tilhører hverken min Nation eller egner sig til at repræsentere et civiliseret Folkefærd.

Kaptajnen mumlede noget paa Russisk, som jeg ikke forstod, men jeg ved, han gav mig Medhold i min Udtalelse.

Mr. Parker blev ildrød i Hovedet, det var ikke af Harme, men af Skam. Han ligesom mærkede, at Dækket brændte under Fødderne paa ham, fordi hans Autoritet var slaat ud, og jeg bemærkede, hvor inderligt han længtes efter at trække sig tilbage, men jeg holdt ham lidt til Ilden endnu:

— De, Mr. Parker, henvendte jeg til ham, kan meddele Konsulen, at hvad Hospitalsopholdet angaar, saa ønsker jeg en personlig Samtale med Konsulen endnu i Aften.

Dermed vilde jeg forlade Skibet, men Sekretæren kom mig i Forkøbet. Han sagde til Kaptajnen, at han vilde vende tilbage i Løbet af kort Tid og bad ham derfor udsætte Rejsen. Og saa bukkede han og gik.

Kaptajnen saa foragteligt efter ham, og henvendt til mig

bad han mig om at gaa med ham ind i Kahytten, hvor vi fortsatte Samtalen.

— Ser De, sagde han til mig, da vi havde sat os til Rette. Jeg har ogsaa Medlidenhed med ham, der nu er kommen i Land. Og det synes nu jeg, man skal have med alle sine Medmennesker, som det gaar ilde her i Livet, men paa den Façon regner man sjældent i Konsulaterne, det kender jeg saa godt af Erfaring. Dette her med Deres Repræsentant er langtfra enestaaende. Hvis De derfor kunde forespørge om han, Staklen, kunde blive saa tilpas restaureret, at han om en Dags Tid eller to kunde gaa videre med mig, saa tager jeg ham med, for jeg kan godt forsvare at bunke, og jeg gaar direkte herfra til København. Altsaa, kan De ordne den Side af Sagen, saa giv mig Besked snart. Skulde det derimod ikke lade sig gøre, saa har jeg her et Brev, vi fandt hos ham, som maaske kan bidrage til, at De faar opklaret, hvem han er. Min Kok mente at kunne forstaa saa meget af det, at Fyren er Dansker, selv formaaede han jo slet ikke at klare for sig, hvilket De selv har erfaret. Det vilde for Resten ikke forhavse mig, om Deres Sekretær sender ham Politi paa Halsen, altsaa, hvis de vil af med ham paa Hospitalet, saa, som sagt, vil jeg gerne have ham med.

Kaptajnen tog nu et krøllet Ark Papir op af Lommen og gav mig det.

— Det var det eneste, vi fandt hos ham, da vi undersøgte ham, og det havde han sluttet sin Haand krampagtigt om; det kan maaske fortælle lidt om hans Skæbne.

Da jeg bød Kaptajnen Farvel og lovede at give ham Besked, følte jeg fuldt og fast, at jeg havde lært en Sømand at kende, som var en Pryd for Standen.

Paa Hospitalet erfarede jeg, at min ulykkelige Landsmand var saa ilde tilredt, at Lægen intet Haab nærede om hans Helbredelse, og at lade ham komme om Bord igen under de Omstændigheder forbød han simpelthen.

Den Meddelelse lod jeg omgaaende tilflyde den brave, russiske Kaptajn, som jeg desværre ikke endnu en Gang fik Lejlighed til at veksle Haandtryk med.

Min Stilling i det engelske Firma, hvor jeg havde mit Arbejde, havde ikke givet mig nogen Anledning til at søge vor Consul, som drev sin Virksomhed i en anden Branche; jeg vidste næsten ikke andet om ham, end at han var Københavner, meget indflydelsesrig og dertil stærkt optaget af sine Foretninger. Man fortalte om ham, at det var en Mand, som kun havde Tid til at passe sin Geschäft, ud over dette havde han overhovedet slet ikke Tid til noget som helst.

Det mærkede jeg ogsaa hurtigt, da jeg blev meldt for den stærkt optagne Mand, og han modtog mig travende op og ned ad Gulvet.

— De vil tale med mig, begyndte han hastigt, min Tid er kostbar.

— Ja, men maaske vil De modtage en Klage over Deres Sekretærs Optræden overfor en hjælpeløs Landsmand.

— Landsmand, Landsmand, gentog han næsten foragteligt, en Bedrager, der sniger sig om Bord i et Fartøj, han burde være arresteret. Er han forøvrigt Dansker, han har jo hverken Papirer eller noget paa sig, hvorefter man kan slutte det Landsmandsskab.

I dette Øjeblik vilde jeg have givet ham det Brev, jeg kun havde læst Overskriften af, men da den var af meget privat Karakter, som vel sagtens ogsaa Brevets øvrige Indhold, gjorde jeg det ikke.

— Under alle Omstændigheder, fortsatte jeg, var det dog et Menneske, oven i Købet en dødsmerket Mand, som tiltrængte Lægehjælp øjeblikkelig uden Hensyn til hans Her-

komst, der var derfor ingen Grund til at spille et Øjeblik paa Formularer og Dikkedarer af den Slags, Deres Sekretær begyndte med.

— Naa, De mener altsaa, at jeg eller mine Folk saadan uden videre skulde tage os af enhver Stymper, man henvender sig til os om. De maa have en underlig Opfattelse af en ulønnet Konsuls Stilling. Har De noget at klage over, saa klag til hvem De vil, og hvor De vil, bare ikke her, for det vil jeg lade Dem vide, at den Slags har jeg slet ikke Tid til at beskæftige mig med. Min Tid er for kostbar til at tage mig af alle de Slamberter, som render rundt og forvolder andre Tidsspilde, hvad enten de er spillevende eller dødssyge, dem om det som har Tid til at hjælpe andre uden at være nødsaget dertil, jeg gør det ikke.

Efter denne højst egoistiske Tirade satte han sig med et Bump ned i Stolen og tilkendegav mig dermed, at Audiensen maatte være forbi.

— Ja, ja, Hr. Consul, sagde jeg, idet jeg nærmede mig Døren, saa vil jeg tage mig af Staklen; men pas nu alligevel paa, at De ikke selv en Gang kommer til at trænge til andres Medfølelse. Man har før set højtflyvende Væsener falde hjælpeløse til Jorden.

Konsulen drejede sig halvt om i Sædet og betragtede mig med et spørgende Blik, som kunde udtydes som, hvad jeg mon mente med det.

— Henvend Dem til min Sekretær, hvis der er konsulatsmæssigt Grundlag for Deres Henvendelse — ikke til mig.

Jeg gik til Hospitalet.

Efter at have ordnet det rent kontormæssige ved min Patients Indlæggelse, som de flinke og forstaaende Mennesker gjorde mig meget let, blev jeg vist op paa den Fællestue, hvor Patienten laa stille hen, bedøvet efter Narkosen og uden Spor af Muligheder for at komme over det.

Brevet lagde jeg paa Bordet ved Siden af Sengen.

Lægen og Søstrene, der puslede lidt omkring ham, rystede blot paa Hovedet som Svar paa mine Forespørgsler angaaende hans Tilstand.

Tredie Dags Morgen blev jeg kaldt til Hospitalet. Patienten var lige kommen lidt til Bevidsthed, derfor havde de allarmet mig efter mit Ønske.

Staklen laa som sædvanlig stille hen; ikke saa meget som et Suk havde røbet hans Følelser over for det, som foregik med ham selv eller det, som hans Omgivelser foretog sig. Dog var det, som om hans Blik søgte noget eller nogen, som han længtes efter, men ikke ventede at finde, hvorefter han opgav at anstrenge sine Øjnes hensygnende Synskraft.

Jeg forsøgte at henvende nogle Ord til ham.

— Her ligger et Brev, sagde jeg hviskende, men dog saa tydeligt, at han trods sine svære Forbindinger kunde høre det.

Jeg tog Brevet fra Bordet og holdt det hen til ham.

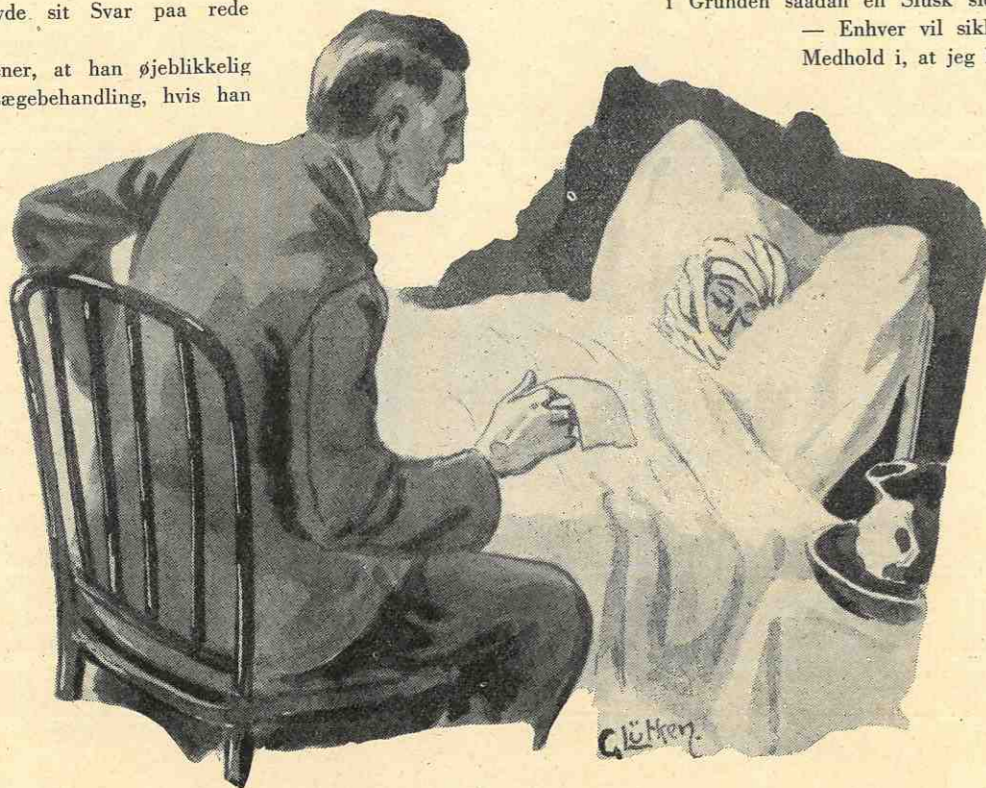
Og aldrig skal jeg glemme, hvad der nu foregik i de næste Sekunder. Det var, som om hans Sjæl med en sidste Kraftanstrengelse vilde udføre noget, fortælle mig noget, udtale en Bøn, eller forlange noget af mig, hvad ved vi om, hvad der foregaar ved Dødens Porte?

Det syntes, som om han bønligt havde Tankerne henvendt paa noget i dette Brev, som berørte hans ømmeste Følelser, men han formaaede ikke at forklare det.

En Øjeblik efter lukkedes Øjnene ganske langsomt for den Verden, som sikkert havde budt ham haarde Vilkaar at leve under.

En Taare rislede ned ad hans Kind som et sidste Farvel . . . Og saaledes slukkede nu hans Livslø.

I de kommende Dage fik jeg ikke saa lidt at udrette med



— Her ligger et Brev, sagde jeg hviskende . . .

mine egne Affærer, og dertil kom Anstrengelserne med at faa den ubekendte Dansker begravet.

Konsulatet var bleven mig en Vederstyggelighed, som jeg selv personlig slog en stor Bue udenom.

Først efter Begravelsen, da jeg sad alene i min Stue og ligesom havde faaet Ro i Sindet, faldt mine Tanker paa Brevet, som jeg egentlig burde have givet min ubekendte Landsmand med i Graven, og som jeg nu næsten skammede mig over ikke at have gjort.

Det laa i en Yderlomme i min Overfrakke.

Krøllet og plettet var det, stive og ubehjælpomme saa Bogstaverne ud, og jeg véd, det næsten vil synes mig fremmed nu at skulle se de simple Ord trykte med regelrette Typer.

Brevet lød:

Min kæreste Ven!

Jeg vil hermed skrive til Dig, hvor taknemmelig jeg er for dit kære Brev. Men Du maa ikke bede mig tilgive Dig nogen Skyld, thi vi havde jo samme Vilje den Gang, og jeg forstaa meget godt, at Du udelukkende rejste fra mig for at gøre alting bedre for os senere.

Du maa dog vide, at jeg har gennemgaaet meget ondt for det, som var mellem os.

Da Du rejste, vidste jeg jo ikke, hvorhen Du drog, og jeg sørgede saa meget, at jeg tror, jeg sygnede hen længe før den rette Tid.

Da jeg mærkede, at jeg skulde blive syg, vilde Moder ikke have mig hjemme, saa jeg maatte rejse ind til Hovedstaden og lide meget ondt der.

Det lille Barn, jeg fødte til Verden, døde kort efter, og jeg var sort fortvivlet; alle var jo vrede paa mig, og jeg hørte jo intet fra Dig, min kæreste Ven, ud over, at Du var rejst til Amerika.

Men jeg tænkte tidt og mange Gange, at jeg maatte nok høre fra Dig en Gang, at Du var bleven en rig Mand, som vilde

sende Bud efter mig, og da skulde vi faa det saa godt sammen.

Jeg ser nu af dit Brev, som jeg modtog i Dag, at Du har haft Uheld med Dig i Amerika og vil se at vende tilbage hertil, hvis Du blot kan faa en Hyre, som er saa vanskelig at faa for Dig, siden Du faldt ned fra Masten og kvæstedes saa haardt, at Du næsten blev Krøbling efter dit langvarige Ophold paa Sygehuset. Det er jo saa sørgeligt for din Fremtid paa Søen, men Gud vil sikkert styre alt til det bedste, min kæreste Ven, naar Du nu atter genser dit Hjem, for da bliver jeg saa usigelig lykkelig.

Jeg ved ogsaa sikkert, at naar Gud tog det lille Barn fra mig, da mente han vist, at vi skulde have et andet sammen, og det har nu været min Tanke og Tro i al den lange Tid, vi var skilte. Derfor ved jeg ogsaa, at Du vil blive bevaret for mig og blive ført den lange Vej tilbage til os.

Og da er jeg saa taknemmelig, at Gud ikke vil lade mig ene tilbage, men at jeg skal være hos Dig og passe og pleje Dig. Og Du skal ogsaa være velkommen hos alle herhjemme. Jeg talte med den gamle Færgemand ved Broen, han mente godt, Du kunde hjælpe ham, nu da han snart er udslidt; jeg læste dit Brev for Moder, og hun er glad over, at Du kommer, for hun siger, at naar vi bliver gift i Kirken, er hendes bedste Ønske opfyldt, og da kan ingen Mennesker sige noget ondt om

din inderlig trofaste

Marie.

Jeg fik ikke megen Søvn den Nat; jeg tænkte stadig paa de to unge Mennesker, som Skæbnen saa sørgeligt havde skilt ad. Jeg spekulerede over, hvordan jeg skulde kunne finde den stakkels Kvinde for at sende hende et Trøstens Ord, men der var jo intet Holdepunkt, absolut intet, ingen Konvolut med Poststempel, og hans Garderobe gav jo heller ikke et Spor at gaa efter.

Men i Dagens Løb satte jeg mig derimod til at skrive et langt Brev til min Veninde derhjemme.

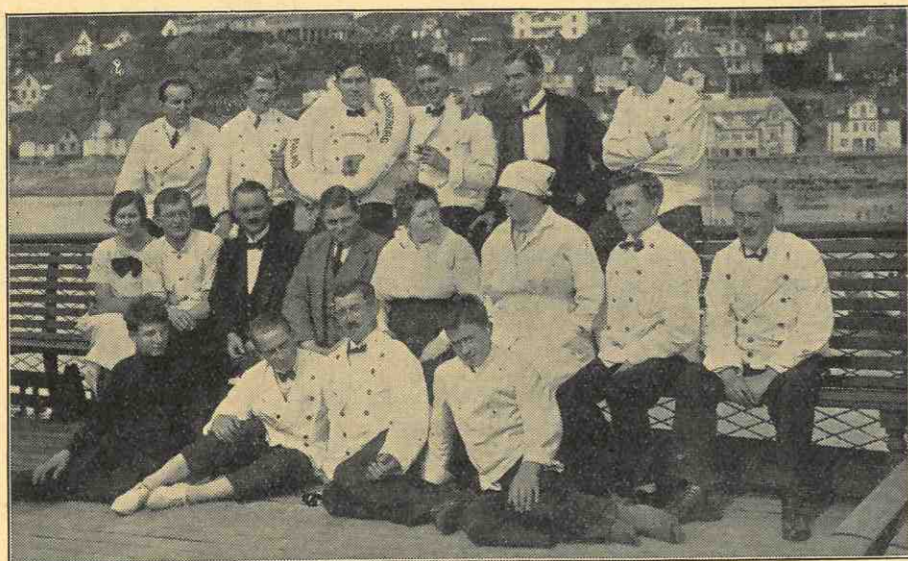
„EN STORM“ I ØRESUNDSFARTEN

HELE Sommeren igennem har Trafiken i Øresund-Selskabets Baade været en stor Succes, og Direktør Suenson kan sagtens smile over Sæsonens heldige Forløb. —

Efter Lempelserne med Pasordningen fik man da ogsaa Luft for Længslerne efter at hilse paa Naboerne „hinsidan“ Sundet, hvilket gjaldt baade Svenske og Danske.

Ja, Tilstrømningen har endog været saa stor, at man en Søndag havde det Særsyn, at Københavnerne ligefrem belejrede Baadene fra den tidlige Morgenstund for at sikre sig Plads. Men da det saa lakkede mod Aften, og Gæsterne skulde tilbage fra Malmø, var der en Trængsel af den Art, at der var lige ved at opstaa Panik, fordi de svenske Autoriteter ikke rigtig magtede at ordne „Rykket“ paa en elskværdig Façon.

Dog, heldigvis er det noget, som Overhovmester Olesens veldisciplinerede Personale forstaa sig paa. Lidt efter Af-



Et Hold af Restaurationsstyrken, der med Hovmester Martin Mortensen i Spidsen (4. Mand i 2. Række fra venstre) nok skal sørge for at tilfredsstille selv det største Ryk i S/S »Hälsingborg« Skibet ses udfør Mølle, Kullen

gangen kan det nok være, Jomfruer og Tjenere fik travlt med at ekspedere, hygge og pleje om de sammenstuede Passagerer. Situationen reddedes, og alle vendte derfor glade og velfornøjede hjem efter Udflugten.



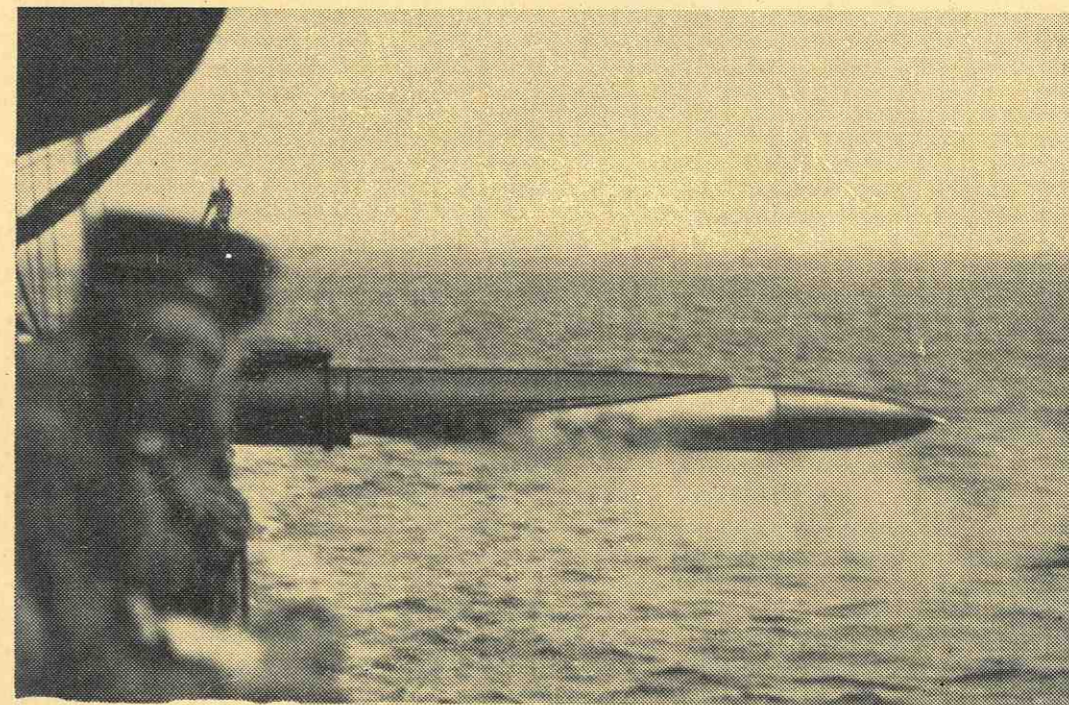
En sjælden Flaadeøvelse under Sommermanøvrerne

FLAADENS Øvelsesafdeling har i Sommer været i fuld Aktivitet i vore Farvande. — Men et af de mest interessante Afsnit blev dog Udskydningsøvelsen med ladt Torpedo under Opholdet i Bramsnæs Vig. Denne Øvelse har Flaaden ikke i mange Aar foretaget, og derfor var Spændingen stor, hvorledes den vilde falde ud. Udskydningen foretoges fra Torpedobaaden „Sølulven“, og Maalet for Torpedoen var anbragt midt ude i Fjorden lidt Syd for Søminestationen.

Selve Torpedoen var en gammel Type, som nu er ubrugelig i Krig og kan købes for 100 Kr. i Flaaden, som realiserer forældet Krigsmateriel. Den var ladt med 125 Kilo Skydebomuld.

Tilstedeværende under Øvelsen var om Bord i Sølulven foruden Føreren Orlogskaptajn West, Delingschefen, Kommandør Wenck og Flotillechefen, Orlogskaptajn Augsburg. Først foretoges en Prøveskydning, hvorefter Torpedoen fiskedes op og forsynedes med Pistol. Og herefter fandt Skarpskydningen Sted. Næstkommanderende paa Sølulven, Søløjtnant Salicath, afyrede Torpedoen, der tog Vandet med et Plask. Torpedopropellen piskede Vandet op, og en Skumstribte viste Torpedoen Vej over Bugten. I samme Øjeblik, Maalet naaedes, eksploderede Torpedoen, en kæmpe-mæssig Vandsøjle steg til Vejrs, og Bommene, der havde fastholdt Maalet, slyngedes højt op i Luften.

Saa snart denne Del af Øvelsen var endt, gik man i Gang med Bjergningen af Torpedoen, der ogsaa foregik tilfredsstillende.



Det øverste af Billederne viser Arbejdet med at faa den bjergede Torpedo om Bord „Sølulven“ igen efter Prøveskudtet. Der hersker ligefrem Spænding blandt Folkene, om nu ogsaa Konstablen kan faa fastgjort „Tingesten“ ordentligt, saa at den uden Kalamiteter atter kan komme velbeholden om Bord.

— Det nederste Billede viser os det Øjeblik, da Torpedoen affyres.

★

Skibsdrengen før i Tiden - og Kammerdrengen i vore Dage

1. Skildring af Hovmester A. C. Mouritzen — 2. Skildring af Niels Tandrup

Første Dag i et Sejlskib for 40 Aar siden

BARKEN „Frederik“ af Rønne, en gammel Skude, laa ude paa Københavns Yderred, godt gemt bag ved Trekroner. Den laa, ligesom den skammede sig for alle de andre smukke Sejlere i Farvandet, men det var heller ikke saa underligt, thi det var en ormstukken Træskude; pukkelrygget var den, og saa læk var Skroget, at der maatte pumpes Dag og Nat. Derfor kunde den ikke bruges til andet end at sejle med Splitved om Sommeren. Lasten blev indtaget i Nordsverige og losset i en engelsk Havn.

Nu laa den altsaa her paa Yderreden og ventede paa sin Besætning; den turde simpelthen ikke komme nærmere af Frygt for de høje Herrer, der med fuld Ret kunde condempne den gamle Kasse. — Færgemanden sejlede os ud til Skibet, og allerede langvejs fra begyndte de mere eller mindre hæse Sømandsmunde at give ondt af sig.

„Frederik“ fik mange Navne, før Dækket blev entret: „Dødssejler“, „Nova Scotiadævel“, „Pumpekasse“ o. l.

Hjertet begyndte at slaa Dommedagsslag, da jeg som 14-aars Dreng for første Gang satte Foden paa et Skibsdæk.

Den sidste Tid i Hjemmet og Skolen havde jeg fremmanet de herligste Billeder fra Sejlads med et stort Skib for mit indre Øje, og stolt var jeg, naar jeg i Aanden tænkte mig staaende som Udkig og praje agterover, hvad jeg saa om Bagbord eller Styrbord. Eller jeg tænkte mig staaende ved Roret og modtage Kommandoen fra Styrmanden og ved en sagte Bevægelse faa et stort Skib til at dreje langsomt.

Nu var Virkeligheden der; men Omgivelserne og Selskabet — ja, jeg maa indrømme, at det havde jeg ikke taget med i

mine Barndomsdrømme. Eder og Skældsord fløj mellem disse Sjulke, som ligefrem satte en Ære i at overtrumfe hverandre med de drøjeste Ordformationer. — Efter en kort Raadslagning mellem

Kaptajnen, en gammel Bornholmer, og Styrmanden, en gammel Søjlk fra en af Smaaøerne, blev det besluttet, at Mandskabet skulde have deres Ration udleveret med dertil hørende Øl og Brændevin. Klogeligt gik man nemlig ud fra, at det var for risikabelt at lette Anker denne Aften og staa Sundet ud med denne Besætning, hvis

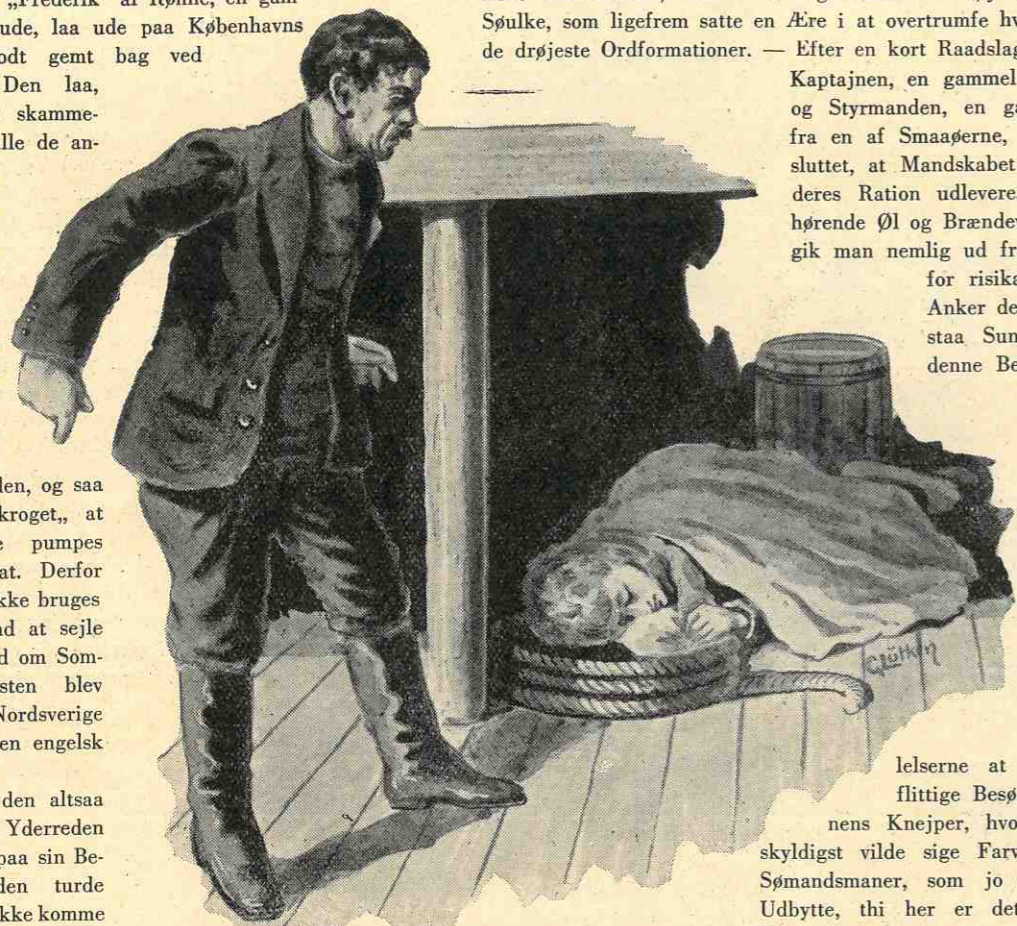
Opførsel i det Hele taget beviste, at de Penge, der var udbetalt dem i Forskud, uden Tvivl var omsat i Øl og Spiritus kort i Forvejen, og efter Udtal-

lelserne at dømme, ved flittige Besøg i alle Havnens Knejer, hvor man pligt-skyldigst vilde sige Farvel paa ægte Sømandsmaner, som jo giver dobbelt Udbytte, thi her er det Reglen, at Værten ogsaa giver sin „Farvelskive“.

En anden Grund var sikkert den, at den skæggede Bornholmerkaptajn

med sit skarpe Sømandsblik havde vejret, at Vinden, der ikke var ret gunstig i Øjeblikket, havde Tendens til at gaa i sydlig Retning, og med Haab om god og frisk Brise næste Morgen lukkede han og Styrmanden sig inde i Kahytten til Daggr, overladende Mandskabet at falde til Ro i Løbet af Natten.

Det var umuligt for mig at sidde inde i Lukafet og høre paa denne Skælden, Banden og fordrukne Sludder, som blev værre og værre, efterhaanden som Brændevinen sank længere ned i Flasken. Jeg sneg mig ud paa Dækket, og i den klare Foraarsaften fandt jeg mig snart et fredeligt Sted paa Reserve-raaen, der laa fastsurret langs Skandækket. Tankerne gik til Hjemmet, hvor Moder, — ak, den kære Mor — i Afskedens Stund grædende havde slynget Armene om Halsen paa sin Dreng og med sin kærlige og blide Stemme havde sagt: Husk nu, min Dreng, ikke at glemme din Bibel. Jeg har lagt den øverst i den højre Side af Skibskisten. Lov mig, at Du hver



En bøs Stemme tordnede: Hva' ligger Du der efter, din Drønner!

Morgen vil læse et lille Stykke i den. — Ja, Herregud! Mor vidste jo ikke, hvor vanskeligt det er at holde et saadant Løfte.

En Taare sneg sig ned ad min Kind, og Hjemveen begyndte at indfinde sig. Med eet fo'r jeg op. Det var en Kufnagle, der kom susende lige forbi mit Hoved. Et Par af Mændene var kommet i Klammeri om Køjeplads, og nu skulde det afgøres ude paa Dækket. Den ene havde i Raseri grebet en Kufnagle og slynget den mod sin Modstander; men den forfejlede sit Maal.

Da Styrmanden gik forud for at hejse Ankerlanternen paa Fokkestaget, var alt imidlertid blevet roligt, og Grinet i hans barske Fjæs vidnede, da han kiggede ind gennem Ruffdøren, om Tanken paa en sød Hævn for denne Dags tøjlsløse Leben.

Jeg listede mig ind i Lukafet; men fy for en Stank og Snorken; jeg tog to Tæpper ud af min Køjesæk og gik hen under Bakken, hvor jeg snart faldt i Søvn.

Der blev ikke noget af at læse i Bibel den første Morgen. Jeg vaagnede ved, at en Støvle slog et Slag mod mit Agterparti, og en bøs Stemme tordnede: Hva' ligger Du der efter, din Drønner! Se at komme ud og hente Kaffen. Det var Styrmanden, der havde været henne og purre ud, og nu var paa Vej hen til Ankerspillet for at se, om alt var i Orden forude til Letning.

Betændte Øjne og søvnige Ansigter, det var det Syn, der mødte mig, da jeg traadte ind ad Lukafdøren med Kaffen. Man ravede rundt i Halvmørket for at finde sine Skaffegrej i Kiste eller Sæk. Saa fornuftigt havde man jo ikke været Aftenen forud, at man havde ordnet sig for næste Dags Morgen, og derfor var det intet Under, at kun ganske faa havde faaet sig en Slurk Kaffe, da Styrmanden Klokken fire brølede sit „Turn to“.

Man kendte sin Pligt. En efter en kom de ud, og Styrmanden mønstrede dem med graadigt Blik.

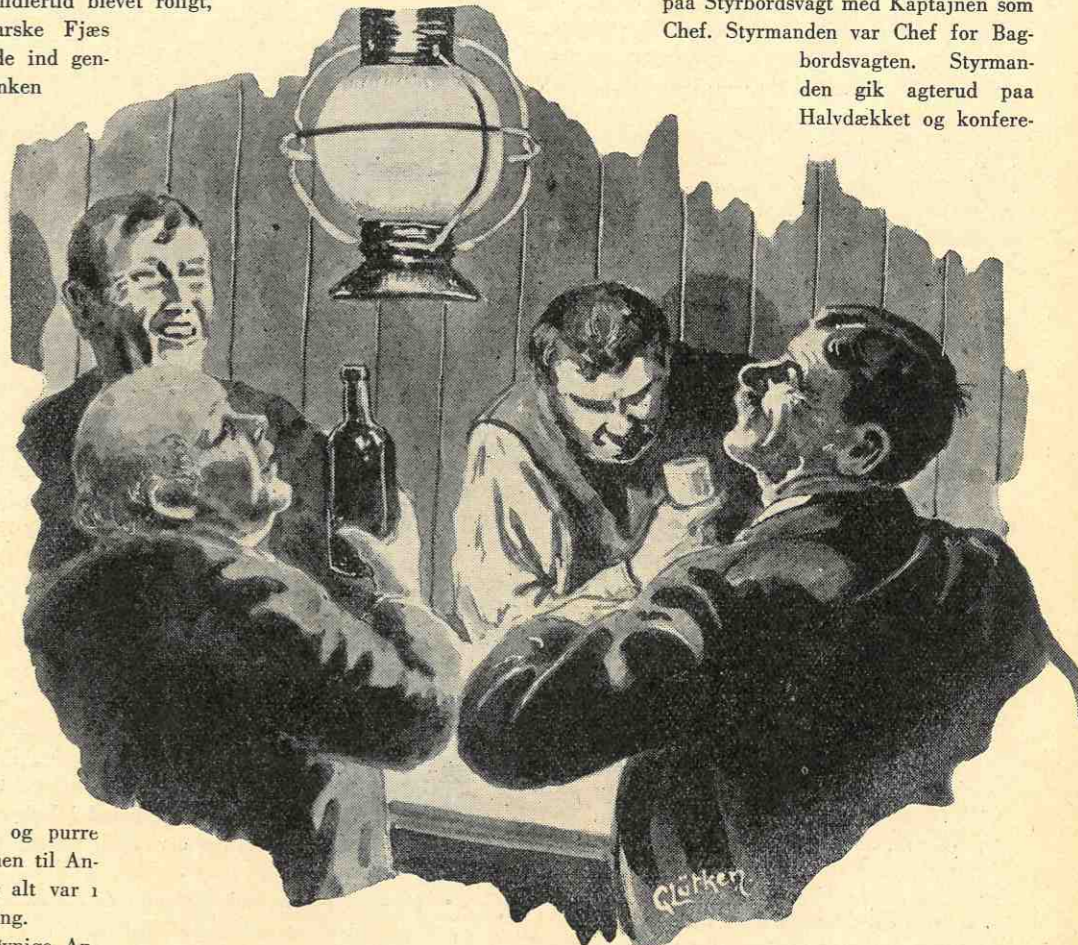
Naa! Saa hen til Ankerspillet, og Du, sagde han til mig, skrub agterud til Skipperen.

Jeg blev sat i Gang med at gøre rent i Kahytten under Kokkens Kommando. Kokken var en spagfærdig Fyr, temmelig ung, med lidt Overskæg, men meget hovmodig overfor mig, som jo maatte irritere ham med idelige Forespørgsler om dette eller hint.

Klokken halvsyv var jeg færdig og maatte stille mig til Raadighed for Styrmanden, der beordrede mig op i Riggen for at hjælpe Letmatroserne med at gøre Sejlene los. Derefter med at sætte dem, men her var der Brug for alle Mand, selv

Kokken, medens Kaptajnen passede Roret. — Klokken otte var alle Sejl sat, og for en frisk, sydøstlig Brise styrede vi nordefter gennem Sundet.

Alle Mand stillede saa paa Dækket for at indeles i Vagter. Styrmanden udpegede en af Matroserne til Baadsmand, som skulde bo agterude, og en til Sejlmager, som skulde have Kommando i Lukafet, medens den unge Skovser, Søn af en Baadebygger, der, skønt mønstret som Ungmand, blev udnævnt til Tømmermand. Disse tre blev tillige Dagmænd, som skulde arbejde om Dagen og være til Raadighed om Natten. Jeg kom paa Styrbordsvagt med Kaptajnen som Chef. Styrmanden var Chef for Bagbordsvagten. Styrmanden gik agterud paa Halvdækket og konfere-



Det gik lystigt til inde i Kahytten, hvor Bægrene tømtes

rede med Kaptajnen, og imens diskuteredes det ivrigt, hvem der skulde have første Frivagt. Man var jo saa rørende enige om, at naar der havde været uafbrudt Arbejde fra tidligste Morgen, saa maatte vel Frivagten begynde at dreje.

— Alle Mand til Pumpen! — raabte Styrmanden, idet han grinende og med Piben i den ene Mundvig kom tilbage.

Ender blev nu sat paa Pumpesvingenes Haandtag, og snart efter var man i fuld Gang med at hale, mens Skipperen selv passede Roret, hvilket dog ikke varede saa længe, thi næppe et Kvarter efter blev jeg beordret op til Roret, og jeg havde næppe faaet Kursen, før den Gamle dukkede ned ad Kahyttskappen for kort Tid efter atter at vise sig, tørrende sig om det lange Skæg og, stønnende af Velvære, udbryde et langt — A-a-ahh!

Det blev for kedeligt for Pumpegasterne saadan at staa og se lige ud, mens man halede i Enderne, og efter en kort Diskuterer om, hvem der kunde en Sang, brød „Baasen“ over-

tvært og begyndte — jeg gengiver et Par Vers efter Hukommelsen:

*Og dybt nede i Pernau, der laa en gammel Brig,
forslidte var dens Sejl, og forslidt det var dens Rig;
ja, og langs henad Dækket var den mør som en Ravn,
for det var en gammel Kasse, der var købt i Bremerhavn.
Aah! Hejsing op, Faldera, Hurra! — Tag i Pumperne et Tag.*

*Kompas i vort Nathus, det har vi aldrig ha't,
vi styred' efter Pullen paa Kaptajnens gamle Hat.
Ingen Vævling udi Vant, og ingen Skive udi Blok,
og Styrmand'n ligger paa Dækket, for han har drukket nok.
Aah! Hejsing op, Faldera, Hurra! — Tag i Pumperne et Tag.*

*Men naar vi nu engang først kommer ind til Land,
Skal vi nok faa det altsammen rigtig godt i Stand;
thi med Glasset i vor Haand og med Pigen i vor Favn
er der ingen, der er gladere, end Sømand udi Havn.
Aah! Hejsing op, Faldera, Hurra! — Tag i Pumperne et Tag.*

En anden Sang, der lød lidt raskere, havde omtrent følgende Ordlyd:

*Og hør, I raske Gutter her, Aahi — ohoj!
En lystig Vise vil jeg synge Jer, Aahi — ohoj!
Om hvordan jeg rejste Jorden rundt, Aahi — ohoj!
Og døjed' baade godt og ondt, Aahi — ohoj!*

*Se først vi fo'r til Grønland op — —
Der frø's i Stykker min arme Krop — —
Men Tømmermanden kurerede mig — —
Han lappede mig med Værk og Beg — —*

*Derfra vi fo'r til Indien ned — —
Der smeltede Beg, min Salighed — —
Der var saa varmt, jeg siger Tak — —
At Maanen ind i min Trøje stak — —*

*Ja, Heden var forfærd'lig drøj — —
Stegt var næsten hver Fugl, der fløj — —
Og alle de Aal, vi stangede — —
De var stegte, før de blev fangede — —*

*Fra Indien vi os begav — —
Op til det navnkundige røde Hav — —
Saa dejlig et Syn har jeg aldrig haft — —
Vi sejlede som i Rødbedesaft — —*

*Derfra vi kom til Ægyptens Land — —
Hvor alt er lavet af det bare Sand — —
Hvor alle Folk er Mumier — —
Skaal Gutter, og Velbekomme Jer — —
Bare bliv ved, for vi er alle med,
Og, hvis Du tror, det er Løgn, min Bror:
Stol kun paa mit Ord!*

Man pumpede og pumpede, det var, som om Skuden aldrig kunde blive læns; men ved Middagstid skete der noget, der tvang dem til at standse. Der var netop blevet varskoet til Middag, da en Kadrejerbaad klappede op langs Siden og prajede sit sædvanlige: Æg, Skæg, Skraatobak og Cigarer. Kaptajnen blev kaldt op, og det viste sig nu, at det var gamle Bekendte, der her traf hinanden, og som Følge heraf blev det besluttet at dreje til og lægge bi for at hilse paa hinanden i Fred og Ro.

Vi var omtrent tværs af Hveen. Kadrejeren fortøjede Baaden langs Siden, halede Sejlene ned og gjorde klar til en Times Ophold.

Af og til i Middagstiden blev der kigget til Baaden, og engang kom Kaptajnen op paa Halvdækket, kastede Blikket op til Fløjen og forsvandt atter nedenunder.

Baadsmænden kom og løste mig af, mens jeg spiste; skrup-sulten var jeg og skyndte mig forud. De andre var allerede færdige og sad nu og drøftede Muligheden af at faa Kaptajnen til at lægge ud for Køb af nødvendige Sager hos Kadrejeren. Det var jo, som før omtalt, ikke udelukkende nødvendige Sager, man havde købt for de Penge, der var blevet udbetalt i Forskud paa Forhyringskontoret.

„Baasen“ slentrede forud for at kalde til Pumpen igen, da jeg havde overtaget Roret. Han blev lidt længe derinde, men omsider kom de ud og tog fat med Liv og Lyst. „Baasen“ gjorde af og til en Afstikker ind i Kahytten, hvor Styrmanden, Kaptajnen og de to Kadrejere sad bænkedede ved Glassene, og her inde gik vel nok Bølgerne højt; til Gengæld løjede Vinden mere og mere af, saa vi, da Kronborg var passeret, atter kunde tage den med Ro. Skibet drev nemlig ganske langsomt med Strømmen.

Folkene fik Lov til at købe for fem Kroner hver, og der blev sendt et Par Flasker ud til Pumpegasterne.

Da der var handlet og vandlet, skulde der drikkes til Afsked, og man glemte tilsidst Baaden langs Siden. Kaptajnen blev rødere og rødere, for hver Gang han viste sig paa Dækket. Styrmanden var forlængst faldet til Ro. Det var meget praktisk af Kaptajnen at sørge for, at Styrmanden i det mindste blev lidt klar til Natten, thi det begyndte at friske op henad Syvtiden, og da Styrmanden kom paa Dækket, var han og jeg ene om at bjerge Røjler og Bramsejl, d. v. s. Røjlerne blev gjort fast, medens Bramsejlene fik Lov til at hænge til senere.

De høje Raab inde fra Lukafet forstummede, efterhaanden som Tiden skred frem. Af og til viste en og anden af Mandskabet sig paa Dækket, men kun for straks efter at forsvinde igen.

Lanternerne blev sat, da Mørket faldt paa, men jeg blev mere og mere urolig, og da jeg ikke havde set nogen paa Dæk i en halv Time, og det tilmed tog fat med at blæse, tog jeg Mod til mig og gik ind i Kahytten, hvor alle laa i snorkende Søvn, og der stod mange men tomme Flasker paa Bordet.

Jeg ruskede i Kaptajnen. — — Kaptajn, det blæser op, og vi er snart tværs af Kullen.

— — Dælen ede og splintre — — og i en Fart var han ude paa Dækket. Hans kraftige: Alle Mand paa Dæk! rungede over Skibet, og havde der været Stilhed før, saa blev der til Gengæld Liv nu. Ingen skulde have troet, at der kort i Forvejen havde været Gilde ombord. Nu fløj Kommandoordene Slag i Slag: — Klar ved Styrbords Braser! — Slæk Læ Braser! — Fast! — Bramsejl fast! — Klar ved Over-Mærsejl! — Fir!

De to Kadrejere kom ravende ud fra Kahytten. Ved Kig ud over Skibssiden blev de fuldstændig blege. Men det var ogsaa et sørgeligt Syn, der mødte deres Øjne. Baaden var fuldstændig rensat for alt og fuld af Vand. Venskabet fik sig vist et Knæk for lange Tider. Der faldt drøje Ord mellem de tidligere Venner. Baadsmænden gik ned og øste Baaden, et Par Aarer blev langet ned, — og Gud maa vide, hvorledes de to Kadrejere er kommet hjem.

Det slog ind med Regn, og Vinden tog til i Styrke. Men da Mærsejlet var rebet, gik Styrbordsvagten ind, og min første Arbejdsdag i et Sejlskib endte med en fast Søvn uden Drømme. Den havde jeg kastet over Bord.

A. C. Mouritzen.

En Dag i et Motorskib i vore Dage



Kælebarnet »Miav« har det godt om Bord. Ikke mindre end tre Venner skiftes til at forsøde Missekattens Ophold i Skibet.

O PPE fra Broen lød tre sprukne Slag. Klokken var nu halv seks om Morgenen. Med disse tre Slag begyndte min Dag i det halve Aar, jeg befandt mig ombord paa Motorskibet „Peru“ som Kammerdreng. Lige saa ubehageligt de lød oppe i det kolde Nord, lige saa behagelige lød de her nede i Varmen. Nu behøvede man ikke at ligge og tælle til ti, inden man skulde op — nej, nu gik det hurtigere. I Løbet af et Øjeblik er man i et Sæt Overalls, og saa er man ude paa Dækket.

Vi befandt os paa Højde med St. Helena.

Med regelmæssige Mellemrum sendte Havet store Dønninger hen imod Skibet. Forsigtigt og roligt bevægede de Skibet op og ned og fra den ene Side til den anden, ligesom en Moder, der vugger sit Barn, og som er bange for at støde det.

Solen har endnu ikke faaet Magt over Jorden. Endnu kan man sidde paa Lugen og nyde den friske Brise, der stryger hen over Skibet. — Nu slaas der fire Glas paa Broen. Kaffekoppen bliver sat ind i Stirridset, og Arbejdet begynder.

I Tiden fra 6 til 8 gøres der rent i Badeværelser og i 1. Styrmands Kahyt. Rengøringen gaar let fra Haanden, idet man hurtigt faar den Rutine, Arbejdet kræver . . . man undgaar omhyggeligt Kroge og svært tilgængelige Steder.

Klokken otte er det Frokost, og en stor Portion Havregrød sættes til Livs med glubende Appetit.

Umiddelbart efter Frokosten begynder Sirenen at hyle . . . det er Tegnet til Baadmanøvre . . . hele Besætningen skulde nu komme styrtende til, men de véd det allerede, saa de staar deroppe og venter paa, at Sirenen skal tude til Manøvreren. 2. Styrmand, der har Kommandoen i den Baad, jeg sidder i, staar og kommanderer:

„Presenningen af!“ . . . „Sving Baaden ud!“ . . . „Sving Baaden ind!“ . . . „Presenningen paa!“

Derefter er det hele forbi, og hurtigt griber jeg igen mine Re-



Saaledes viser M/S »Peru« sig ved det første Overblik fra Bakken i Magsvejr om Morgenen.

kvisitter, Skrubben og Gulvspanden, for det gælder om at blive færdig til Middag. Jeg griber ihærdigt om Skurebørsten, og da Middagsklokken lyder, er det lykkedes mig at lægge de tretten Værelser, jeg har at gøre rent i, bag mig.

Solen staar nu lige over os og sender sine Straaler ubarmhertigt ned over os. Alle sidder under Solsejlet, kun Skibskatten, hele Skibets Kælebarn, ligger og spinder ude paa Lugen.

Kokken og Bageren sidder og spiller uden for deres Kahyt. Kokken paa Mundharpe, Bageren paa Trækharmonika. Monotont og livløst gennemspilles alle Melodierne fra den sidste Scala-Revvy.

Selve Skibet ligger øde. Kun Styrmandens Skikkelse, der kommer til Syne med Mellemrum oppe paa Kommandobroen, viser, at der er levende Væsener om Bord . . . En af Smørerne kommer nu op fra Maskinen. Han indsuger den friske Havluft, vrider sin tynde Uldtrøje, hvorpaa han saa atter forsvinder ned i Dybet for at steges og brændes.

Middagen er forbi.

Piben bankes ud, og jeg griber mine Pudseklude for at lægge Haand paa den sidste Del af Dagens Arbejde: Pudsninngen i to Kahytter.

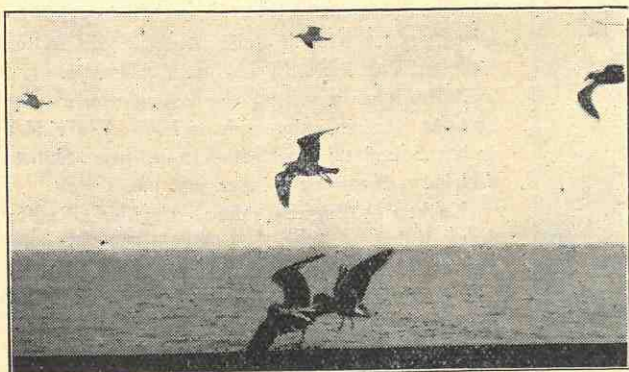
Skumprøjt og Nattedug har i Ugens Løb fæstnet sig til den udvendige Del af Køjlet. Jeg gnider ærgerligt paa det i nogen Tid. Saa faar jeg Øje paa en Flok Havmaager. De er øjensynligt blevet lidt trætte, for et Par af dem vil sætte sig paa Rælingen, men nu faar de Øje paa mig og sætter saa straks af igen. Under hæse Skrig forlader Flokken nu Skibet og sætter Kursen mod en lille Ø, der hæver sig som en blaalig Taagebanke. Efter mange og lange Hvil bliver Køjlet endelig færdigt, og af det indvendige Inventar pudses kun det nødvendigeste . . . det er alt for varmt til, at man kan bestille noget i Dag.

Efter et Par Timers Forløb er jeg helt færdig, og Pudsekludene bliver hurtigt lagt hen i deres Rum. Nu er Arbejdet



En yndig Duet udføres daglig i Frivagten af Kokken og Bageren paa deres velafstemte Instrumenter: Trækharmonika og Mundharpe.

forbi for i Dag! — Hurtigt er jeg paa Vej over i Baderummet med to Pøse Vand, Haandklæde og Sæbe. Aah! — Hvor behageligt. — Jeg føler mig som et nyt Menneske nu, da jeg



Maager holder ofte til i Kølvanet, thi de faar et ualmindeligt godt Foder fra Skibet. Vi har god Levemaade og mere end nok af Lækkerier, ogsaa til Fugle og Fisk.

er kommet i mit rene Tøj. Piben kommer atter frem. Den bliver omhyggeligt stoppet, og derefter slentrer man op paa Dækket med et Ugeblad, der nu skal læses for mindst tiende Gang.

Alt som Tiden gaar, er Solen kommet helt over i Vest . . . Nu ligger den som en stor, glødende Kugle paa Vandet . . . nu er den halvt nede . . . og nu viser kun et kraftigt, luende Skær det Sted, hvor den gik ned. De sidste Straaler kastes op paa en kæmpemæssig Albatros, der roligt svæver over Skibet. Den er helt lyserød, men nu, da Solens røde Skær forsvinder, faar den atter sin hvide Fjerham tilbage.

Nu synes det, som om Havet er lysere end Himlen, men ogsaa det forandres, og lidt efter lidt kommer Stjernerne frem paa Himlen.

Der, ude i Horisonten, ligger Sydkorset. Ellers er det umuligt for et Par almindelige Menneskeøjne, at finde ud af de Tusinder af Stjerner, der viser sig paa Himmelhvælvingen.

Jeg „slaar et Slag“ ud til Vagtmanden paa Bakken. Han sidder paa Rælingen og damper paa sin Pibe. Foran Boven springer et Par Springere. De kan i Timevis springe foran Skibet, som om de viste Vej, indtil de pludselig svipper ud til Siden og forsvinder lige saa pludseligt, som de kom.

Jeg staar lidt og snakker med Vagtmanden. Saa kommer Messedrengen for at hente mig til et Slag Kort. I et Par Timer sidder vi, Messedrengen, Koksmaten, Skibsdrengen og jeg bænkedes om Bordet i vort Lukaf. Omkring Klokken elleve gaar vi til Køjs for atter at vækkes ved de tre sprukne Klokkelent.

Nils Tandrup.

Stormens Virkning paa en strandet Damper

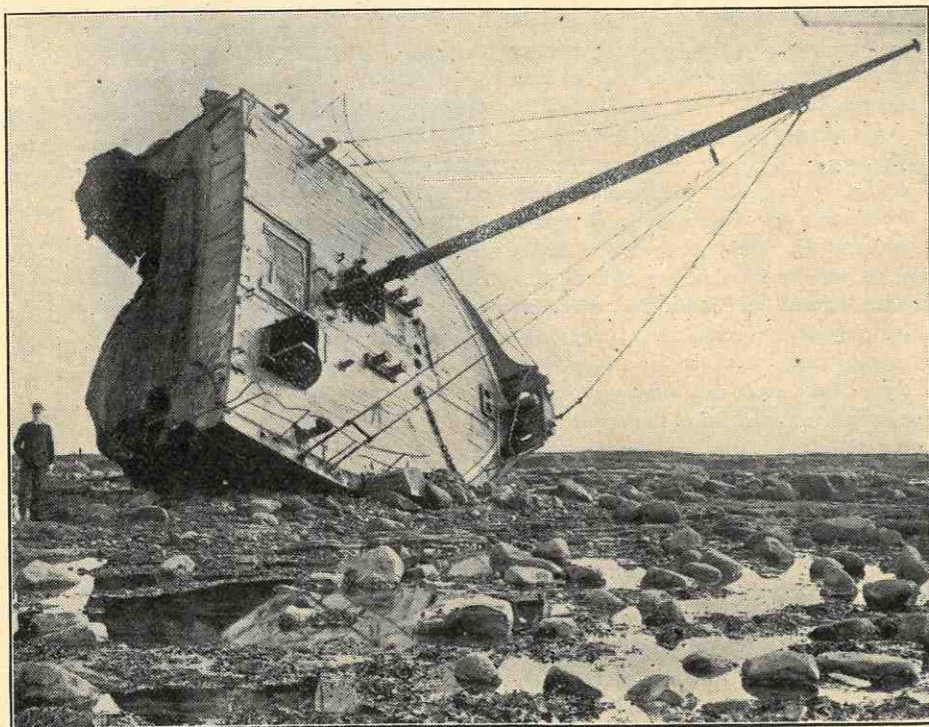
MEDE hvilken Kraft og Vælde Stormen kan komme over selv det største Skib paa Havet kan Søfolk fortælle, naar de — som vel de fleste oplever — har været Vidne til en saadan særlig frygtelig Orkans Hærgen og selv været med til at prøve, hvor lidt man formaar at udrette i saa farefulde Situationer.

Et saadant Uvejr raserer et Dæk for Dækshusene o. s. v. i en Haandevending, naar det passer den frygtelige Kæmpe at vise sin Styrke.

Men det er selvfølgelig kun et enkelt Udslag, naar Orkanen nøjes med at lade Dækshuse og Redningsbaade osv. flyve af Sted ned i de fraadende Bølger, som om det var Korthuse, der rystede ned.

Stormen har mange andre grufule Synder paa sit Regnebrædt, naar den for Alvor sætter ind.

At vende Kølen op og ned paa en Skude, selv om Folkene gør sig de største Anstrengelser for at afværge Ulykken, hører man jo desværre om lige fra Søfartens første Dage, det er altsaa almindeligt, men som her med denne Damper fuldstændig at snite den over fra Styrbord til Bagbord er alligevel ikke saa ganske almindeligt Hærværk af en Orkans Luner.



Den engelske S/S »Monaleen« Forparti paa Stranden

Ikke desto mindre forefaldt den Begivenhed i Nærheden af Alumouth ved Northumbrians Kyst i August Maaned.

Damperen „Monaleen“s Forparti kastede Stormen lige saa nydeligt op ved Klipperne, medens hele Agterstavnen med Maskineriet blev suget tilbage til Dybvand.

Som ved et Mirakel reddedes hele Besætningen.

Et Eventyr i Malaccastrædet

Kaptajnens Omvendelse, da »Maskineriet« kurerede Piraterne
Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

KAPTJAN BRUN var kommen til Verden i en Kadrejerbaad, idet hans salig Moder, nødtvungen af Omstændighederne fødte ham paa Vej fra Faderens lille Skude ind til den lille, venlige By ved Kysten, der senere blev angivet som Fødested i hans Fødselsattest.

De nærmere Tildragelser under hans Entré i denne Verden kunde Brun naturligvis ikke saa nøje erindre, men han mente dog at kunne fastslaa som en Kendsgerning, at det havde været under et meget stærkt Pres af Sejl, det var lykkedes Baaden at naa Land saa rettidigt, at Lægen kunde redde Moder og Barn fra det uvise.

Selvfølgelig maatte han blive Sømand, da han voksede op — født, som han var i Bølgegang, og lige saa selvfølgelig hængte han med en usvigelig Troskab ved Sejlkraftens Betydning for Menneskeheden, thi havde den Baad, som han var kommen til Verden i, ikke haft Sejl, saa havde det nok set galt ud for hans salig Moder og ham selv ikke at forglemme.

Det viste sig da ogsaa tydeligt nok, da i hans Manddomsalder Dampmaskinens Hestekræfter begyndte at ville slaa Sejlene ud, at han ikke lod sig rokke saa meget som en Bølgelængde fra sit Standpunkt. Brun kom ligefrem til at hade disse Skorstene i en Baad, — hade og hade er naturligvis ligesom man tager det, thi Brun var af Naturen et rigtig godt Menneske — som helst vilde leve i Fred og Ro med alle sine Omgivelser, naar han blot kunde faa Lov til det. Men Damp, Uha!

Godt var det, at endnu ingen Kvinde havde formaaet at filtrere ham ind i Hymens Lænke, for saa, mente hans ældre, prøvede Kammerat fra Ungdomsaarene, Skibsreder Glenny, at den Slags meget ofte kunde forandre selv de bedste Karakterer. Og Glenny, der var Enkemand med en 20-aarig Datter ved sin Side, var en meget erfaren Mand paa alle Omraader, en *self made man* af den bedste Støbning, som dog efter Bruns Mening havde en Fejl, og det en meget væsentlig, i hvert Fald efter hans Mening: Glenny var en Fremskridtsmand af Rang — endog lydhør for Dampkraft, og af den Grund kolliderede de en Gang imellem med Hensyn til Sejl contra Hestekræfter, som Glenny var begyndt at tale om at vilde gøre et Forsøg med i sine Skibe; men endnu var det dog heldigvis kun bleven ved Talen derom, mente Brun.

Skibsreder Glenny havde Aar efter Aar bygget sine Skibe dybere, smallere og skarpere, deres Master skød højere og højere i Vejret og bar flere og flere Sejl, ja, næsten saaledes, at de kunde sejle med Lønningen i Vandet under ganske svag Brise, og alligevel var han ikke tilfreds.

Den lille Søfartsfyrste vilde have endnu kortere Rejser for sine Skibe, af den Grund hyrede han de bedste Skippere, han kunde faa fat i, thi han følte ligefrem en Stolthed over at hver Logbog kunde vise Rekordrejser.

Brun vilde han for ingen Pris skille sig af med, hvad der saa end skete dem imellem.

Den sidste af Glennys Nybygninger var Barken „Southwark“, og Kaptajn Brun rystede paa sit Hoved, da han stod paa Dækket og saa de himmelstræbende Master og deres vidtrækkende Ræer.

— Det gaar aldrig godt, sagde han halvhøjt, den vil aldrig kunne bære dem.

— Forsøg det, sagde Glenny, som stod ved Siden af, idet han sænkede det rynkede Bryn over sit venstre Øje. Hvis Du kan kapsejse denne Skude, vil jeg give Dig mit Hoved for en Fodbold.

Glenny var som sagt en *bestemt* Mand, og som saadan respekterede Brun ham ogsaa; alene det, at Glenny for 20 Aar siden havde sagt til Brun, at han bestemt vilde være Reder og selv eje de Skuder, han sendte ud, og saa at han virkelig *bestemt* ogsaa havde faaet det, var tilstrækkeligt for Betydningen af Bruns Respekt for Manden.

Glenny havde nu 8 Skibe, stort Kontor, et flot Privathus og en Skønhedsaaftenbaring af en Datter, alt nok til at man maatte lægge stor Vægt paa hans Autoritet, indrømmede Brun.

Men nu var det med Hensyn til „Southwark“, at Kaptajn Brun rent ud sagt nærrede nogle sømandsmæssige Betænkninger.

Efter en lille Prøvesejlads fandt han ud af, at „Southwark“ vist var for vovelig.

Brun og Glenny passerede lidt om det, og Glenny udtalte, idet han bladede i sin Notitsbog:

— Jeg har maaske for en Gangs Skyld lavet den lidt for fin.

— Ja, for en Gangs Skyld, riposterede Brun. „Southwark“ er for fin, den stikker ligefrem Ræerne ned i Vandet blot for en frisk Brise.

— Vi gi'r den de 20 Tons mere Bly, som de mente paa Værftet, skønt jeg ellers aldrig retter mig efter deres Idéer, sagde Glenny. Og saa tager jeg selv med paa en Prøvetur, tilføjede han som en Afslutning paa den Samtale.

„Southwark“ plus de 20 Tons Bly kom paany ud; men uheldigvis fik den friske Brise lige med det samme, de havde paa-begyndt Sejladsen, og dette ganske almindelige Udslag af Vejrgudens Luner havde den Virkning, at „Southwark“ nok saa nonchalant lagde sig ned og sank paa 8 Favne Vand.

— Denne Gang har Du lavet en særlig slem Beregning, raabte Brun ind i Glennys Øren, da Kaptajnen holdt den lille Reders Næsetip oppe, medens de begge laa og plaskede i Vandet. Brun var nødt til at holde meget kraftigt fast, thi Glenny svømmede ikke bedre end hans Nybygning.

— Vi tager den op igen, mumlede Rederen, da de var kommen op paa det Tørre . . . vist gør vi saa, vi kutter Masterne af, putter Fokkemasten ned i Storlugen, sætter en Fod ny Køl paa — ikke mere end ti Tons Bly, og saa er den all right igen.

Med disse Forandringer lykkedes det Brun at gøre en ny Rekordrejse til Kinakysten.

Efter Hjemkomsten bemærkede Rederen, at han nu nøje havde tænkt over „Southwark“, som han ikke fuldt ud var tilfreds med. — Nej, sagde han til Brun, jeg tror nu, jeg faar mere Glæde af den, hvis jeg sætter en Maskine i den . . .

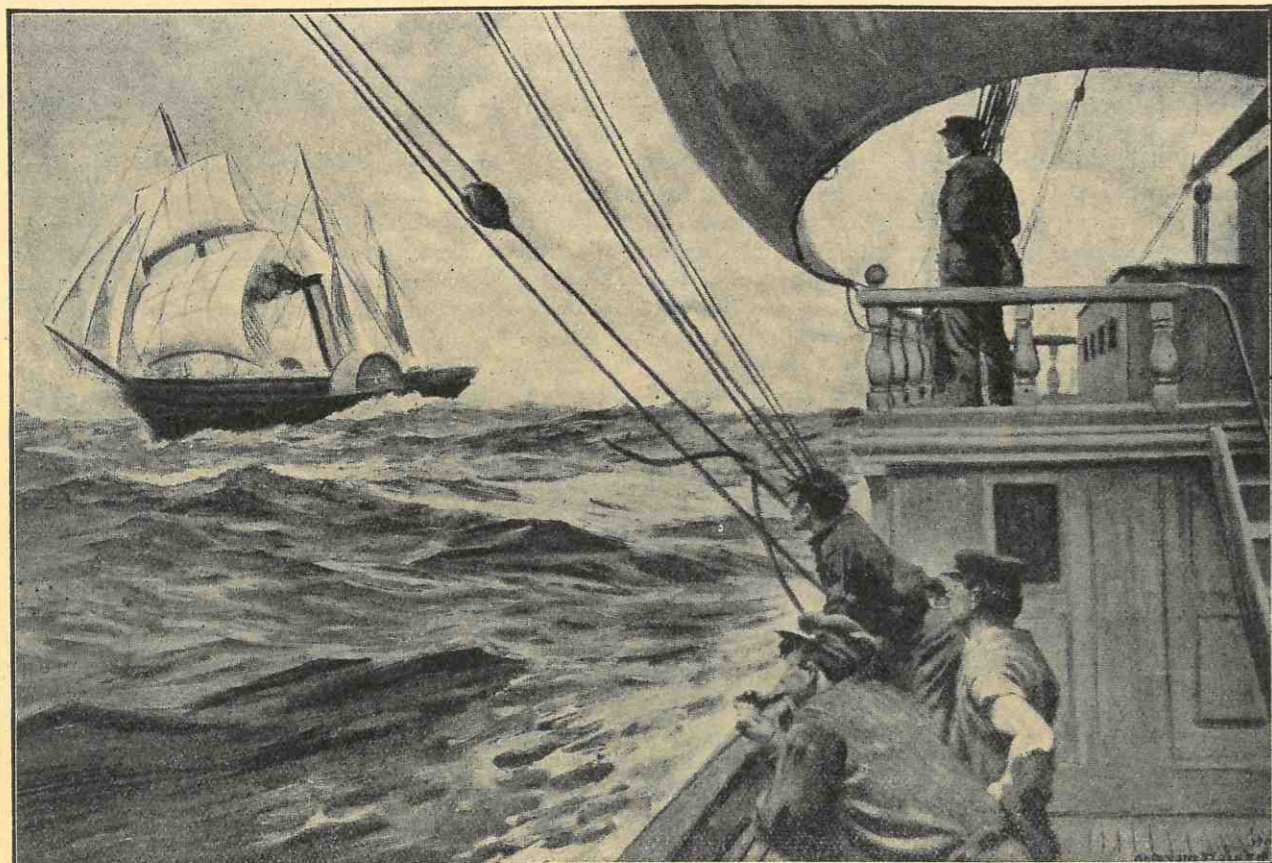
Det gav ligesom et Sæt i Brun.

— Ja, fortsatte Rederen, det gør jeg nu, og saa sænkede han igen det rynkede Bryn over sit venstre Øje . . .

Brun stirrede paa ham, som om han næsten fortrød, at han havde trukket ham op fra det vaade Element . . . Maskine i „Soutwark“, — havde han hørt rigtigt?

Jeg sæter en Maskine ind midtskibs, gentog Glenny.

— Maa jeg tillade mig at spørge, hvad den skal til, fremstammede Brun. For hans indre Blik skabtes der nu en helt ny „Soutwark“, der vilde minde ham om en Aalekvabbe, der kravlede hen over Vandene. Var det virkelig Glennys Hensigt at sætte saadan en Tingest om Bord i et Skib, som han skulde føre?



Kaptajn Connor og flere af Besætningen konstaterede med Velbehag, hvorledes »Winston« ligefrem fløj forbi »Southwark«

— Ja, Du forstaar nok, Brun, man maa følge med Udviklingen. Forstaar Du, det bliver ligesom at køre i en Gig med Hjul paa, der faar Farten sat op, jo mere Maskinen lader Hjulene rende rundt, forstaar Du?

— Ja, jeg forstaar nok, Skibet skal altsaa luske hen over Havfladen som en anden vaad Hund.

— Nej, forstaar Du, Brun, det er ikke saadan almindelige Hjul, det er saadan med Skovle paa, der ligesom skovler Vandet fra sig.

— Men den koster Dig dog Kul, forsøgte Brun at indvende.

— Med fair Vind stopper Du op og sparer Kul, forstaar Du?

— Ja, jeg forstaar og forstaar. Og jeg mener nu, at det var en ond Dag, Du fik den forrykte Idé.

— Tror Du maaske, jeg bygger Skibe for at gaa til Kina med Sneglefart? Jeg siger Dig, Brun, at med saadan en Maskine faar Du ingen Vanskeligheder med at dreje Skuden til

i en Storm. Du har bare at sørge for, der bliver fyret godt under Kedlerne.

— Ja, jeg har nok set, hvad disse Cunard-Kasser duer til, vis mig bare én, som kan gaa til Liverpool paa 13 Dage. Ser Du, det kan hverken Du eller andre gøre, forstaar Du det?

Men alle Bruns Indvendinger mod den nye Drivkraft prelede af paa Glennys en Gang trufne Bestemmelse, og „Soutwark“ fik sin Maskine.

Kaptajn Brun overværede hele Installationen under et Pres af Harme for hver Dag, der gik, indtil han afsejlede.

Dog svandt Uviljen alligevel lidt, efterhaanden som Maskinen og Skipperen mere og mere kom i Kontakt med hin-

som om hun vaklede lidt imellem, hvem af Kamphanerne hun skulde give Medhold. Overfor Faderens Mening i saa godt som alle Ting var der intet at stille op. Miss Glenny foretrak derfor en tredie Udvej; hun udrød: „Lad nu være med at skændes, det er vel ikke derfor, vi er kommen herved. Og da Kaptajn Brun i samme Sekund sendte hende et af sine mest godmodige Øjekast, trykkede hendes Hænder hjerteligt og slog Talen over paa Nedturen for dem og om, hvorledes den var spændt af, hørte al Diskussion om „Soutwark“s Sejlsads op af sig selv.

Ombord blev der bakket godt op med Spise- og Drikkevarer, og Planerne for et nyt Togt til Østen blev drøftet med Kaptajn Brun som Medinteressent i Foretagendet.

Lasten var losset, og den ny Ladning, der bestod af forskelligt Gods, som var i høj Kurs i Østen, skulde indtages. Mægtige Kasser stod opstillet paa Kajen, og Afskiberne og Modtagerne, alias Glenny & Brun, diskuterede Placeringen af Godset.

Til den største Glæde for Kaptajn Brun erfarede han, at Glenny og Datter vilde følge med Skibet. Kaptajn Brun var Ungkarl, stærkt opmod de 40 Aar, og han turde ikke benægte overfor sig selv, at han

godt kunde tænke sig en Forbindelse med den 17 Aar yngre Miss Glenny; men hvad vilde mon andre sige til det? Indtil dette Punkt var han naaet, ikke en Bølgelængde videre i de 3 Aar, der var gaaet, siden han var kommen til at træde Miss Glenny over Fødderne i en Dans, og hun, til hans største Glæde, havde besvaret hans Klodsethed med at tilstaa, at det gjorde slet ikke noget, for hun havde ingen ømme Fødder . . .

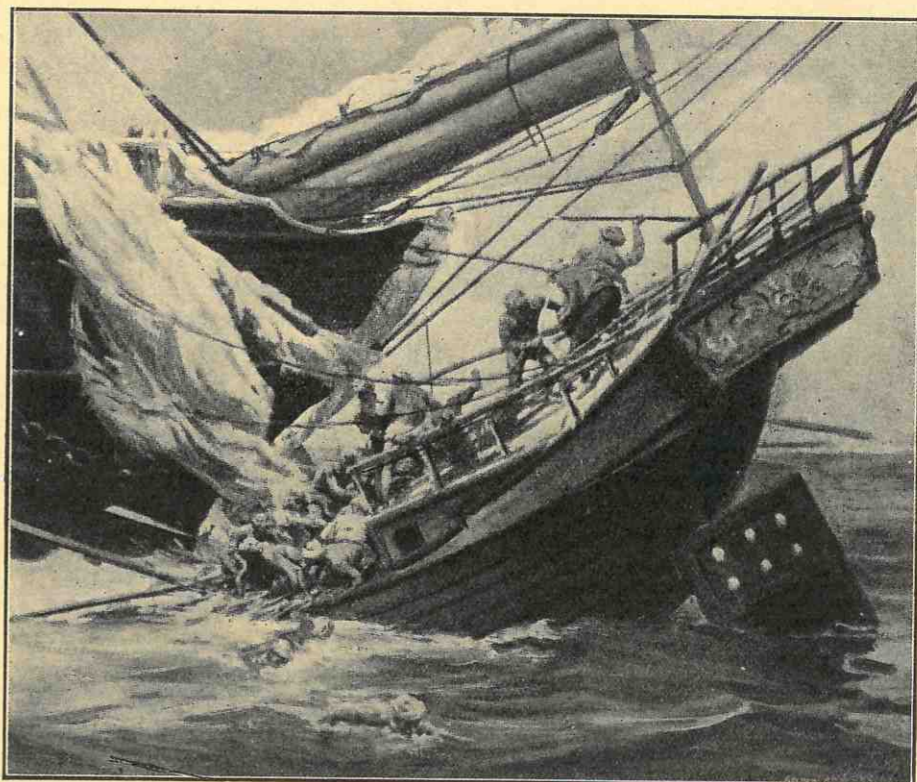
Nu skulde Brun altsaa daglig være sammen med Miss Glenny i „Soutwark“, og det glædede han sig til som et lille Barn, der forventningsfuldt titter ind ad Døren til Stuen, hvori Juletræet tændes.

Miss Glenny selv fandt i Kaptajn Brun ogsaa en prægtig Mand, en virkelig, djærv Sømand, maaske lidt kantet i sit Væsen, men han var dog et Mandfolk med det rette Hjertelag og ingen Spirrevip af den Type, som rendte med udhalede Klæder og dumme Komplimenter til alle Kvinder; Aldersforskellen dem imellem skænkede hun ikke en Tanké. I sit stille Sind glædede hun sig ligeledes til den forestaaende Rejse, uden at hun dog vilde tilstaa for sig selv, at det udelukkende

var for at være i Bruns Selskab. — Men saa skete der rigtignok noget, som ganske kom paa Tværs af Bruns og Miss Glennys stille Beregninger. Et andet Skib af Glennys Flaade, Barken „Winston“, kom ind i Havnen langt tidligere end efter Rederens Beregning. Det mest kostbare af Lasten, Guldet, Diamanterne og Perlerne, besluttede man da efter en længere Diskussion at medtage i „Winston“.

Rederen indrømmede, at det sikkert vilde være det bedste og mindst risikable. „Winston“ var vel nok den flotteste Sejler, og Kaptajn Connor var vel ogsaa en første Klasses Fører, der til Fuldkommenhed forstod at manøvrere med sit Skib. Brun matte altsaa, hvor nødig han end vilde, give Afkald paa Miss Glennys Selskab, thi der, hvor den kostbareste Last stuedes ned, skulde Rederen og Datteren ogsaa være, trods Miss Glennys Protest over for dette for hende komplet lige-gyldige Ræsonnement.

De to Skibe littede samtidig, og Kaptajn Brun havde aldrig tilforn vinket saa meget til et Skib, som han denne Gang gjorde. „Soutwark“ havde faaet et lille Forspring, inden „Winston“ havde faaet spredt sine Vinger ud, men saa tog den sig rigtignok ogsaa sammen og halede kraftigt ind paa det første



Southwark gennemskar Piraternes Admiralskib, som om det havde været en Sæk Pindebrænde.

Skib. — Kaptajn Brun glædede sig næsten paa „Soutwark“s Vegne, skønt han villigt indrømmede, at han tusinde Gange hellere vilde føre „Winston“ end den Rystekasse, hans Skude nu var lavet om til.

Alt var ogsaa gaaet godt med Maskineriet, der slet ikke fungerede saa tosset endda, mente Mesteren, men saa hændte det, trods alle heldige Omstændigheder, at „Winston“ paa 3. Vagtskifte Dagen efter ligesom strammede sig op til en Spurt før et Opløb.

Et stolt Syn blev det, at se dette prægtige Skib komme op med alle Sejl til, selv Læsejl og Flying Jib hjalp med, saa Skuden paa næste Dags Morgenvagt kunde lade „Soutwark“ langt agterud.

Kaptajn Brun havde med rasende Blikke bemærket denne Omskiftning af Førerskabet, men alligevel var det med en vis Skadefryd i hans Sømandssjæl, thi nu maatte det da være Bevis nok for Rederen, at Passagen over Havene bedst foregik med Sejl og ikke med disse fordømte Hestekræfter.

Men Brun var jo en pligtro Fører og vilde gøre sit Bedste for eventuelt at indhente „Winston“.

— Lad Kedlerne spilkoge, raabte han ned til Mesteren, lad Røgen staa som en Søjle op af Skorstenen og giv den alt, hvad den kan.

Maskinen stønnede under Højtryk, Mesteren fo'r rundt med Smørekanden og bearbejdede Stemplerne; Fyrbøderne skovlede Kul, saa Vandet drev af dem, og selve Træskuden knagede i alle Sammenføjninger, men Sejleren laa dog stedse foran og var snart ude af Sigte.

Vestenvinden tiltog i Styrke, og „Soutwark“ huggede vældigt i den høje Sø. — Det var den 8. Dags Morgen, Mauritius var passeret, at Mesteren kom styrrende ind i Kahytten og meldte Kaptajnen, at Kedelen var læk.

Brun røg op og fo'r hen til Maskinrummet, som næsten var spærret af den udstrømmende Damp.

Fyrbøderne kom farende op paa Dækket og meldte, at Vandet strømmede ind til Fyret.

— Luk op for Sikkerhedsventilen! brølede Kaptajn Brun, og den hvide Damp hvædede gennem det smalle Rør.

Nu var der ikke andet for Kaptajn Brun at gøre, end at stole paa sine Sejl, og alle de Klude, han havde, blev sat.

Det gik nogenlunde de første Dage, og der arbejdedes ihærdigt saavel paa Dæk som i Maskinen.

Det mægtige Pres af Sejl gjorde sin Indflydelse gældende paa det haardt medtagne Skib, og det viste sig paa 20. Dags Morgen, da Styrmanden pejlede, at ikke saa lidt Vand var trængt op i Lasten. Brun var derfor nødt til at mindske Sejl. Paa den 25. Dag var Skaden udbedret i Maskinen.

„Winston“ havde imidlertid tilbagelagt den meste Del af Vejen og var naaet saa vidt, saa dens Fører, Kaptajn Corner, kunde meddele Glenny, at Land maatte være i Sigte inden Mørkets Frembrud.

For Sikkerheds Skyld lod Kaptajn Connor Rederen vide, at det vistnok nu vilde være formaalstjenligt for mulige Søroveroverfalds Skyld at camouflere med Straasoldater i Skuden; disse lavede man saa af Kork og Sejldug, og de blev opstillede langs Rælingen; man ladede den 9-pundige Kanon, og Folkene fik udleveret de forhaandenværende Vaaben.

Dette var heller ikke omsonst idet Udkiggen, da næste Dagen laggede paa Hæld, meldte, at et Fartøj var i Sigte forud om Bagbord!

— Fordømte Hallunker, raabte Kaptajnen, da han gennem Kikkerten havde observeret et overdækket Fartøj, efterfulgt af mange Baade, der nu viste sig paa Arenaen.

— Hvad er nu det, spurgte Glenny Kaptajn Connor, og denne forklarede ham, at det var Dyakere, og at disse var de mest frygtede Pirater i Malaccastrædet. Glenny blev ved denne uvelkomne Meddelelse ikke saa lidt ængstelig. Der stod jo noget paa Spil for ham. For det første var der Skibet med den kostbare Ladning og endvidere var det jo heller ikke saa sikkert om „Winston“ med sit Mandskab virkelig kunde gaa sejrrikt ud af en Kamp, og endelig havde han sin eneste Datter om Bord — det sidste var dog det, der trykkede ham mest.

— Hvor stor er Styrken, Connor, vi har imod os, spurgte Rederen stærkt interesseret.

— Hvor mange Banditter, der er i Antal, kan jeg slet ikke udtale mig om, fordi Slaverne, som Sørovererne har skjult under Overdækket, ikke kan ses, men der er vel nok en 30 Baade ude efter os.

Piraterne kom nærmere . . .

— Klar ved Braserne og haardt Styrbord med Roret, brø-

lede Kaptajn Corner, idet han indtog Stilling bag ved sin Nipunds Kanon.

Og da man havde faaet Vinden lidt agten for Tværs, saa det ud til, at „Winston“ var ved at smutte fra Piraterne.

Skjult af Mørket passerede Skibet Sumatras Nordspids; men ved Dagens Frembrud saa man fra „Winston“ Sørovernes Admiralskib nærme sig med stærk Fart og en Mængde Fartøjer, saavel paa Styrbord som paa Bagbordsider, kom frem.

— Alle Mand agterud, lød Kaptajnens Ordre, og et Øjeblik efter samledes omkring Kaptajnen en lille Skare af kampivrige Søgutter. Ingen havde Mulighed for at undgaa at gøre sin Pligt fuldt ud, for hver enkelt gjaldt det om at sejre eller dø, thi enhver vidste, at Dryakerne ikke var til at spøge med.

Skønt det ligefrem kriblede i Fingrede paa Rederen, der sammen med Datteren havde forskanset sig nede i Kahytten, turde han dog ikke stige op paa Dækket.

Skjult bag et Køje stod Miss Glenny og spejdede ud efter Sørovernes Bevægelser.

— Far, Far! raabte hun til ham, hvordan vil mon dette ende? Kan vi ikke vente nogen Hjælp? Aah, havde vi dog blot været hos Brun i „Soutwark“ og ikke sejlet fra ham. Vi er fortabt mod den Vrimmel.

Rederen stod ved det andet Køje med to ladte Pistoler, afventende det allerværste og fast besluttet paa at sende mindst en halv Snes af disse Banditter ind i Evigheden, før de skulde naa at entre Skibet.

Som en Rytter, der er jaget af glubende Ulve, havde Kaptajn Corner ansporet sit Skib til at yde alle sine Kræfter for at vinde frem. Hvert et Sejl var sat til, og „Winston“ ligefrem strøg afsted over Bølgetoppene, men tiltrods for alle Anstregelser nærmeste Afgørelsens Time sig med hastige Skridt.

Til at begynde med lod Piraterne sig virkelig narre af de fingerede Matroser og sendte en Regn af giftige Pile mod Sækkene, men saa snart deres Anfører gennem sin Kikkert havde erkyndiget sig om Bedrageriet, ansaa han Tidspunktet til Entring for gunstigt og gav Signal dertil med sin Gongong.

Da Faren virkelig var over dem, viste Kaptajn Corner ligefrem et straalende Eksempel paa, hvad en tapper og uforfærdet Mand kan udrette i Farens Stund.

Med en Dødsforagt uden Lige fo'r han frem og tilbage med en Pistolmunding i venstre Haand og en svær Skibssøkse i højre Haand fra Før til Agter, fra Ræling til Ræling, og hver en Dyak, han fik Kig paa, fik sin Bekomst, hvad enten han saa gav Banditterne Slag med Pistolkolben eller huggede Arme og Ben af dem. Saa snart en var synlig i hans Nærhed, var han som en Vind over ham.

— Bliv agter, brølede han til Folkene, hver Gang en af dem vilde ile ham til Undsætning. Han blottede sig Gang efter Gang, og at det maatte ende galt indsa alle. Efter at han havde faaet den første, giftige Sagotorn i sin Skulder og et Par Stiksaar i Lænderne kendte hans Raseri ingen Grænser. Corner kæmpede uforfærdet, indtil han fra „Winston“s Bovspryd dødelig saaret styrte ned i en Klump af Sørovere, hvis Fartøj derved kæntrerede og foraarsagede en stor Ravage.

Synet af denne Helts Død opildnede Mandskabet til en fortvivlet Kamp paa Liv og Død med de fremstormende Dyakere, som i større og større Antal entrede Skibet og med deres skarpslebne, store Knive skar de sværeste Barduner og Løbere over, ligesom om det var almindeligt Sytraad.

„Winston“ og dens Besætning var i en ynkelig Stilling, som de laa der og drev omkring. Kampen var haard og ulige.

Pludselig trængte Lyden af et gennemtrængende Fryde-

skrig: „Soutwark“ gennem Larmen, og et Øjeblik efter hørte man fra Admiralskibet Signalslag paa Gon-Gon'en til Retraite.

Kaptajn Brun med „Soutwark“ var observeret, den drejede nok saa nydeligt ind i Strædet for fuld Fart, ilende til Hjælp netop i rette Øjeblik. Piraterne fo'r til Rælingen for at flygte i alle Retninger.

Lidt efter viste Rederen og Datteren sig glædestraalende paa Dækket, de havde ogsaa bemærket Forstærkningens Ankomst.

„Soutwark“ stormede frem som en gal Tyr, og det usædvanlige Syn af Dampfartøjet havde i et Nu befriet „Winston“s Dæk for Piraterne. En kort Stund forsvandt „Soutwark“ i en kuglerund Dampsky, fra hvis Midte hørtes en Bragen og Knagen. — Færdig, udbrød Rederen, idet han frygtede for, at Bølgerne havde slugt den. — Nej, nej, svarede Miss Glenny, ikke helt, se dog, Fader, se! —

„Soutwark“s spidse Bovspryd dukkede nu frem igen gennem Dampen; den satte sin tunge Fod paa en af de Indfødtes mindre Baade, og én til, og nok én til, saaledes at den formelig trampede Piraternes Smaaskibe ned én efter én. Den styrede lige fra det ene Fartøj til det andet, og som for at sætte et ordentligt Punktum paa Befrielsesværket, vendte Kaptajn Brun nu Skibet med al sin Kræft mod Admiralfartøjet, skar det igennem som en Klat Smør og tømte Besætningen ud i de fraadende Søer.

Men denne sidste Kraftanstrengelse tog ogsaa fuldstændig Vejret fra „Soutwark“; den sank i Knæ, og gennem et mægtigt Hul strømmede Vandet ind. Kaptajn Brun forlod som sidste Mand sit Skib med den faste Overbevisning, at alle hans Folk var paa Vej til „Winston“, fra hvis Dæk de da ogsaa fik det sidste Glimt af „Soutwark“s Endeligt i Bølgerne.

— Jeg har gjort en fejl Beregning, sagde Skibsreder Glenny, medens Resterne af begge Besætninger sluttede Kredts om ham. „Soutwark“ var en Taber lige fra Begyndelsen.

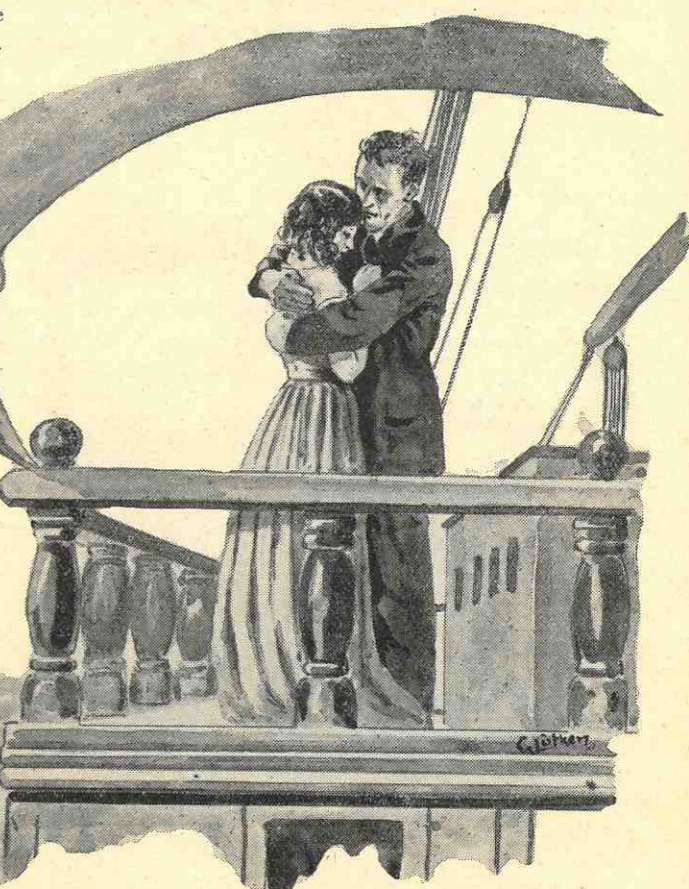
— Naa—aah, trak Kaptajn Brun paa sin Mening om dette Problem, den har dog frelst os alle sammen og den kostbare Ladning.

— Ja, og mig med, udbrød Miss Glenny, idet hun trængte

FHV. Styrmand *Frederik Julius Hansen* af Kallundborg er udnævnt til Dannebrogsmænd.

DET kendtes som lidt af en virkelig Festdag fornylig, da den ansete Søofficer, Kommandanten i Nyboder *Christian Bloch* fejrede sin 70 Aars Fødselsdag. I 1881 udnævntes han til Sekondløjtnant i Flaaden. Efter at være avanceret til Premierløjtnant, deltog han i Aarene 1886—87 i Kaptajn Ryders Ekspedition til Egnene Nord for Upernivik i Grønland og ledede i 1890 en selvstændig Opmaalingsekspedition i Sydgrønland. Senere var han i tre Aar Fyrinspektør, og efter sin Udnævnelse til Kaptajn i 1899 var han de følgende fire Aar Næstkommanderende ved Søofficersskolen, i 1901 blev han dansk Medarbejder ved Udgivelsen af den dansk-norske internationale Signalbog.

1905 knyttedes Bloch til Søkartarkivet som Chef for Arkivets II Afdeling, Flaadens Mærkeafdeling, og ved sit Avance-



Og saa fik Miss Glenny og Kaptajn Brun en lykkelig Sejlads gennem Livet

sig frem til Kaptajn Brun, og til saa at sige alles Forbauselse slyngede hun sine Arme om hans Hals og gav ham et Kys paa Kinden.

Skibsreder Glennys næste Nybygning var et tip-top moderne Fartøj, bygget af Jern, med en kraftig Maskine i sit Skrog, og hans gamle, prøvede Ven og „Svigersøn“ Brun blev dens stolte Fører. Den mærkeligste Omvendelse var sket, Kaptajn Brun var bleven en svoren Beundrer af Hestekræfterne om Bord i et Skib, thi, som han bestemt paastod, skyldte han nu Dampkraften sin største Lykke her i Livet — sin elskede Hustru.

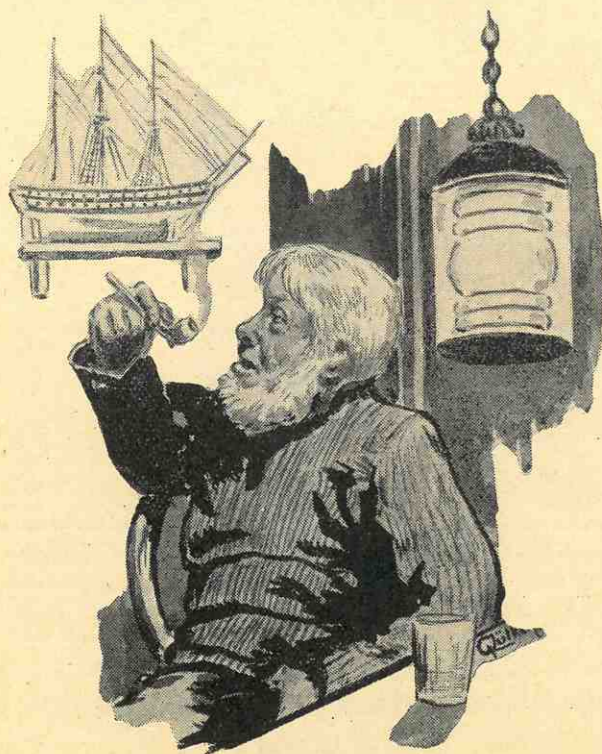
ment i 1909 til Kommandør udnævntes han til Chef for hele Søkartarkivet, hvilken Stilling han beklædte i en halv Snes Aar, til han faldt for Aldersgrænsen og ansattes som Kommandant i Nyboder.

Bloch vedligeholder stadig en stor Interesse for Søen.

SÆTTERNISSEN optræder nu ogsaa i „Vikingen“, endog temmelig frækt — den kan ligefrem blive til en hel lille Søslinge, saa umulig kan den vise sig. I vort sidste Nummer har den bl. a. ladet os angive en Position i Atlanterhavet, som skulde være i Østersøen, og i forrige Nummer havde den ladet „Striglerne“ bo sønden for Jæderen, i Stedet for norden for.

Matros *A. Petersen* fra Gedesby pr. Gedser sender vi derfor vor bedste Hilsen og Tak, fordi denne Ven forstaaer vor Devise: „Sig, at De har læst det i „Vikingen“,“ saaledes, at ogsaa naar Sætternissen har været paa Spil, bør det siges — i saa Tilfælde til os selv.

Afmønstring



*JEG er gammel, og Skroget har faaet en Læk,
det er trist for Johan, Herregu',
jeg som engang var Ven med det begede Dæk;
jeg er gammel, og snart vil man bære mig væk,
men paa Pumperne gaar det endnu. —*

*Ja, jeg ligger lidt dybt med mit ormstukne Skrog;
jeg maa gaa for en klodsrebet Klud.
Naa! Men snart vil Vorherre vel give mig Lov
til at vende, saa gaar det for Styrbords Bov
over Havet og Bølgerne ud. — — —*

*Jeg er gammel og træet, min Sejlads den er endt;
hvis det hænder, jeg savnes en Da',
saa er jeg paa Vej med Lanterne tændt,
for saa har den højeste Skipper mig sendt
— sit Bud for at mønstre mig a'.*

ALLAN LARSEN

„Falke“ kom fra Gdynia, hvortil det var kommet fra Hamborg med Ballast. I Gdynia havde det taget 125 Flygtninge fra Venezuela om Bord og sejlede videre til Cumana, hvor det tog yderligere 200 Oprørere og megen Ammunition om Bord. Mandskabet blev tvunget til at deltage i Angrebet paa Byen, men det lykkedes nogle af dem at komme tilbage til „Falke“. Regeringen i Venezuela kræver, at alle andre Magter skal skride ind. Man troede til at begynde med, at „Falke“ skulde til Kina.

EFTER hvad vi erfarer, har Ministeriet for offentlige Arbejder nu givet sit Samtykke til den af Byraadet vedtagne Millionudvidelse af Nykøbing Falsters Havn. Saa snart Forhandlingerne med Lodsejerne er endt, vil Arbejdet blive paa-begyndt.

ET mærkeligt Skib indkom forleden til Vesterø Havn paa Læsø. Hele Skibet med Tilbehør vejede ikke mere end 300 Kilogram. Det var bygget af Træ, Pap og Sejldug og havde 3 unge Mennesker fra Leipzig om Bord. De havde selv bygget Skibet og sejlet det ud gennem Elben til Hamburg og videre ud i Nordsøen med Nordkap som Maal.

Paa Grund af Uvejr maatte de dog gaa tilbage og op gennem Kieler-Kanalen og Store Bælt. De havde nu været helt oppe ved Bergen, men opgav her at sejle til Nordkap. Kursen sattes mod København og Lübeck.

Da de naaede Læsø Nordvestrev, blev de atter overrasket af Uvejr og maatte søge Nødhavn. Naar de kommer til Lübeck, vil de sætte Skibet paa Hjul og køre det ned igennem Tyskland og Schweiz til Midedlhavet for saa at sejle til Ægypten.

EN i Søfartskredse meget kendt og afholdt Lods, *Rasmus Christensen*, Aalborg, er død, 59 Aar gammel.

DIREKTØR *Wm. Vetts* bekendte Kapsejler, 6-Meteren „Da-Du“, blev fornylig fundet drivende uden Besætning i den engelske Kanal af en fransk Trawler og indbugseret til Weymouth.

„Da-Du“, der havde deltaget i Kapsejladserne ved Cowes og Ryde (hvor den trods skrap Konkurrence havde tilkæmpet sig flere Præmier), var under Bugsering til Plymouth til Kapsejladserne. Der var intet Mandskab ombord i „Da-Du“, og der havde ikke været det under Bugseringen, og da Baaden er uskadt, er det altsaa et Uheld uden større Betydning. Slæberen maa være sprunget, og „Da-Du“ er da gaaet paa Eventyr paa egen Haand.

DER er udstedt kgl. Anordning om, at fra og med den 1. Januar 1930 skal der paa danske Skibe alene anvendes den saakaldte direkte Rorkommando — og direkte Angivelse af Rorets Stillng — med Benyttelse af Udtrykkene *Styrbord* og *Bagbord* eller efter Omstændighederne *Til Styrbord* og *Til Bagbord*.

HANS MAJESTÆT KONGEN aflagde fornyligt et Besøg i Øvelseseskadren i Aarhusbugten.

Begyndelsen af Januar n. A. oprettes en Reservekadetskole ved Søværnet. Skibsførere og Styrmand under 28 Aar, der ønsker Optagelse paa Skolen, skal indsende Ansøgning inden Udgangen af November.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Vare-

Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade .: Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Öbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32.
Nygårdsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

Dansk mek. Kedelrensnings- og Isolationsforretning
KR. DREJER Nyhavn 57 · Telef. 5241 L. SABROE
Telf. Ryvang 407 Telef. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al
Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec. i Lüneburger Magnesia 85 pCt.

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime
Novellemagasin

Vikingen bringer de fleste Illustrationer fra Søfarten
Vikingen har Bud til alle, der interesserer sig for Livet
til Søs

Vikingen koster kun 50 Øre pr. Nummer, Kr. 1,50 Kvar-
talet, Kr. 3,00 halvaarlig og Kr. 6,00 helaarlig

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L



GRUNDLAGT 1755

IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit paa Forlangende

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

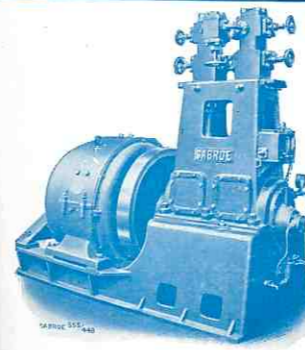
Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmk.

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

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN

TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE
KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET

THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

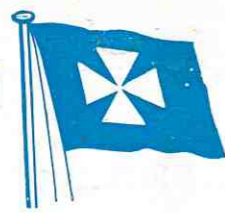
AFDELING I KØBENHAVN:

PUGGAARDSGADE 14

TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



**DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR**

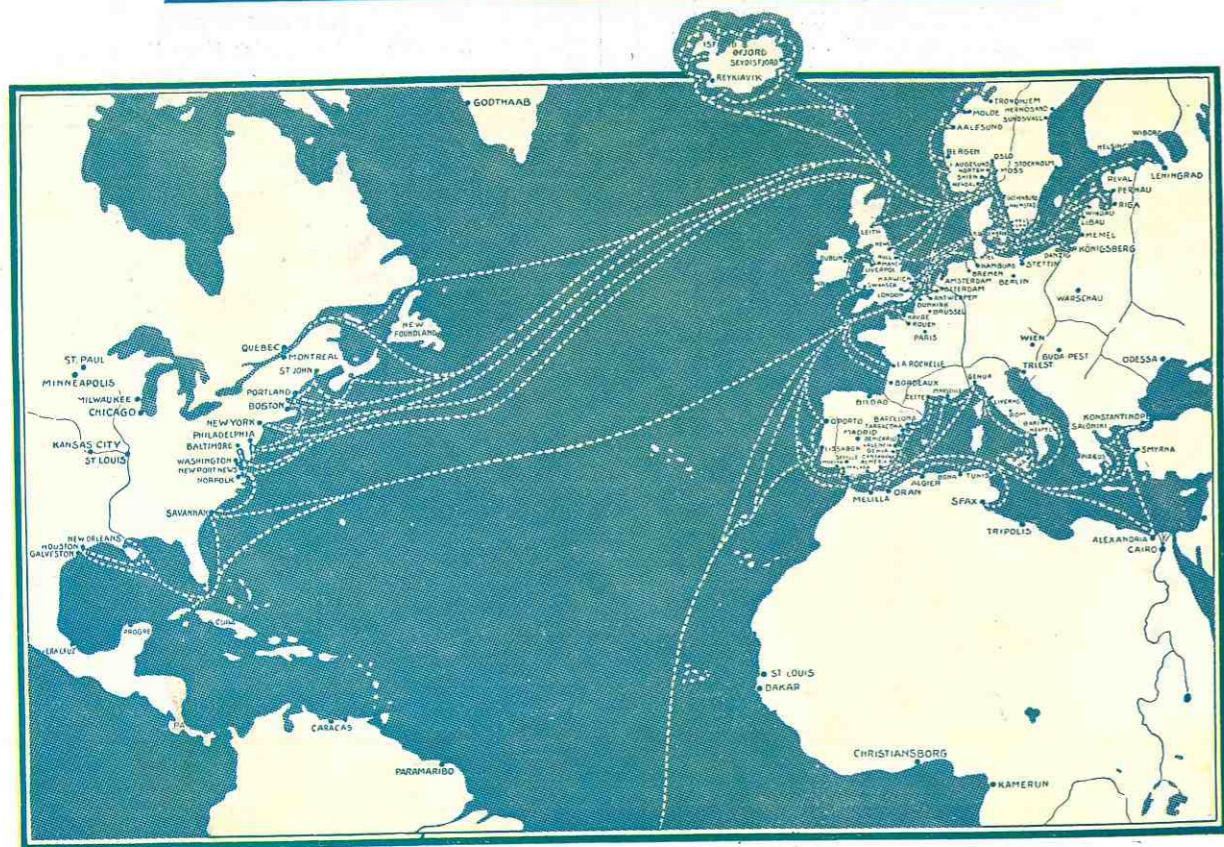
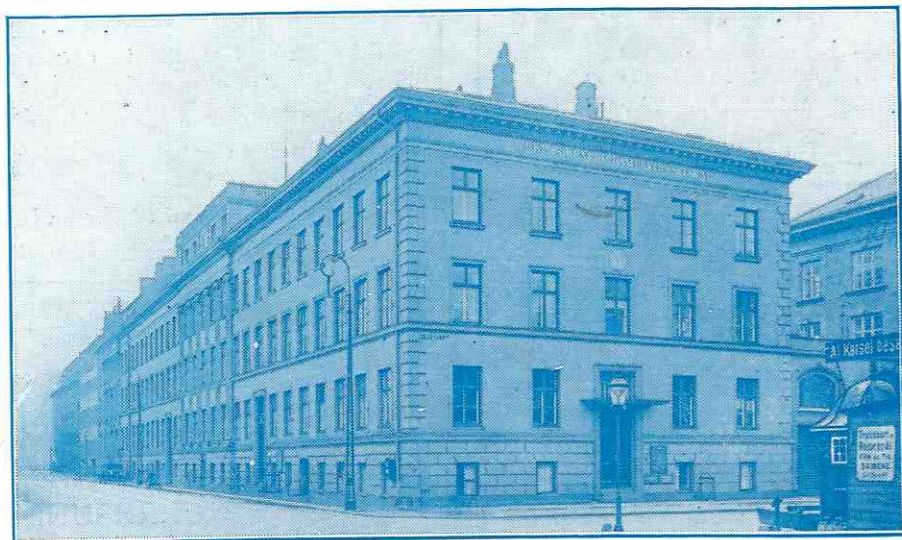


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

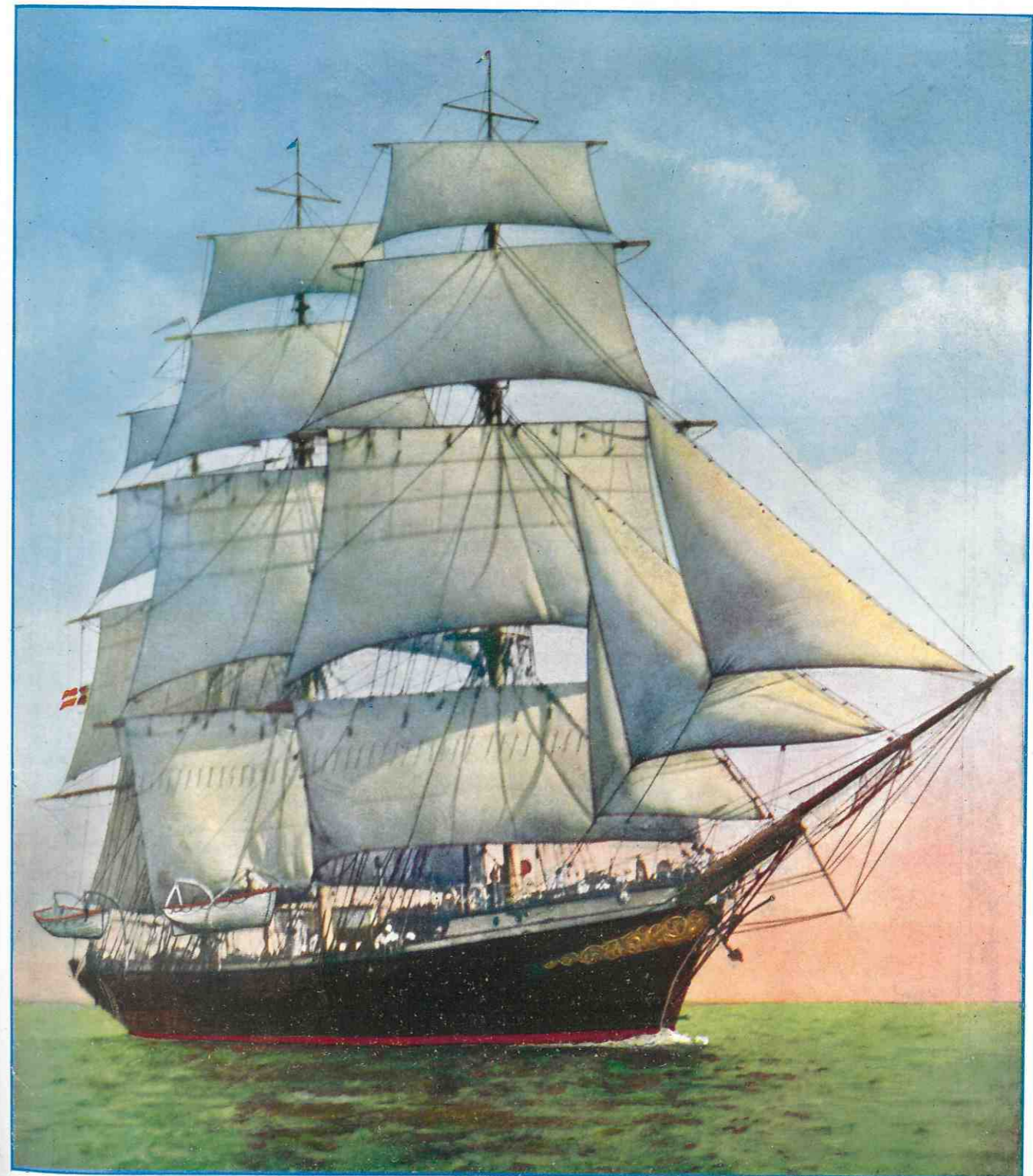
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

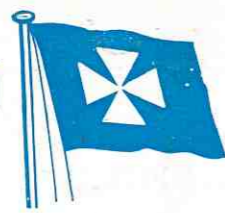
UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



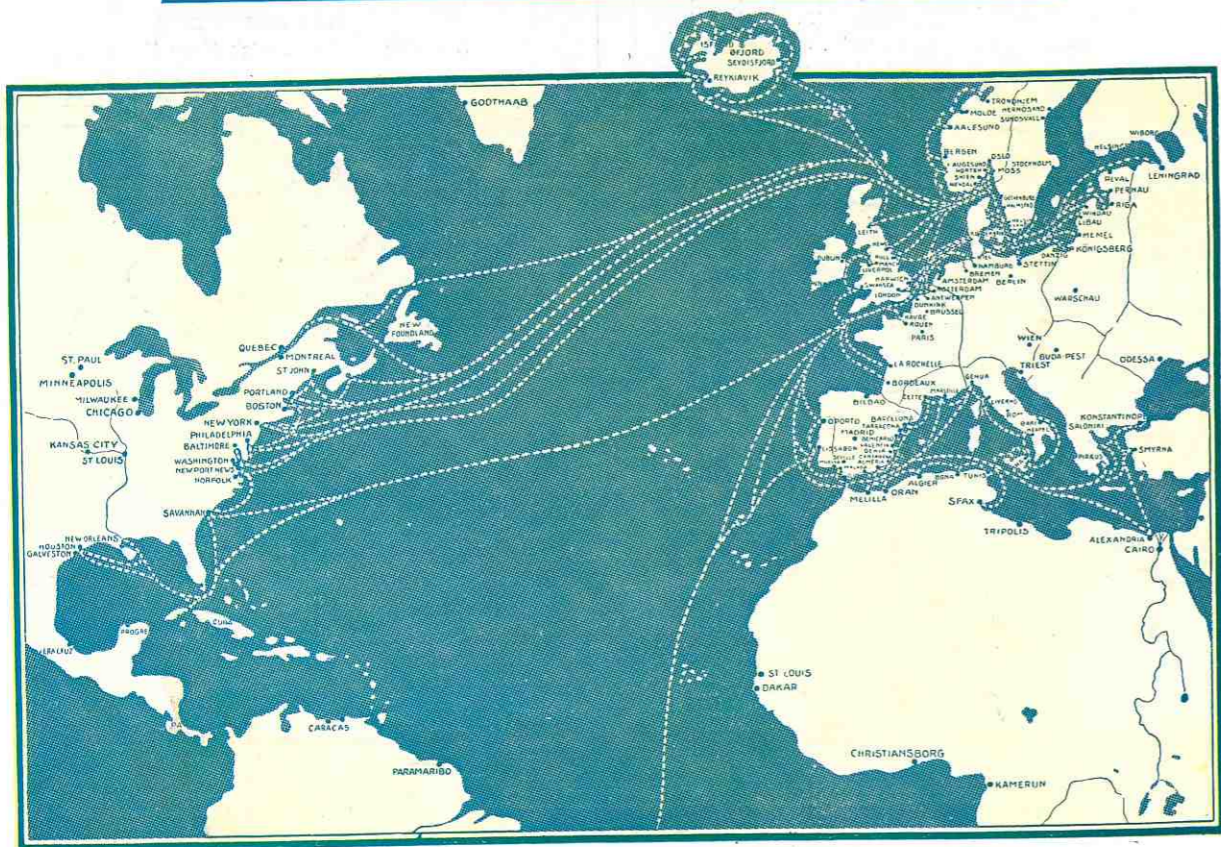
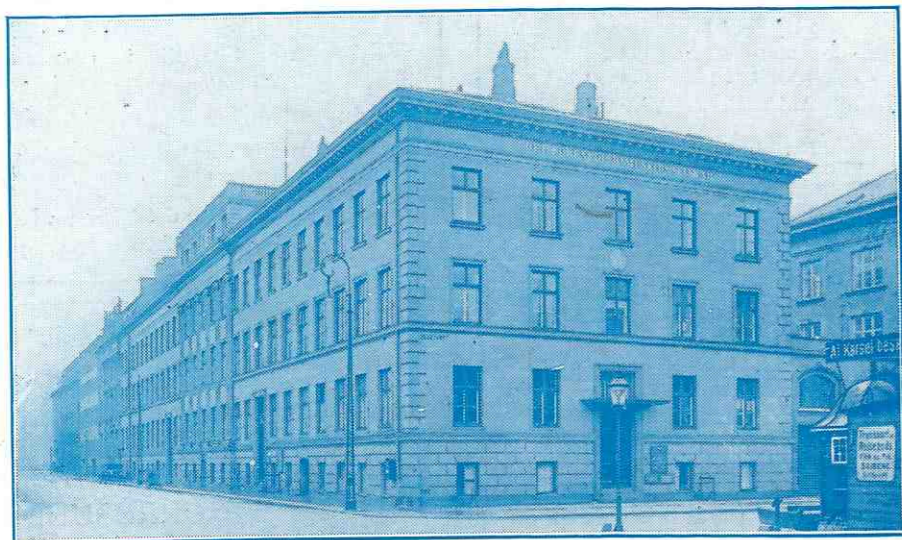


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

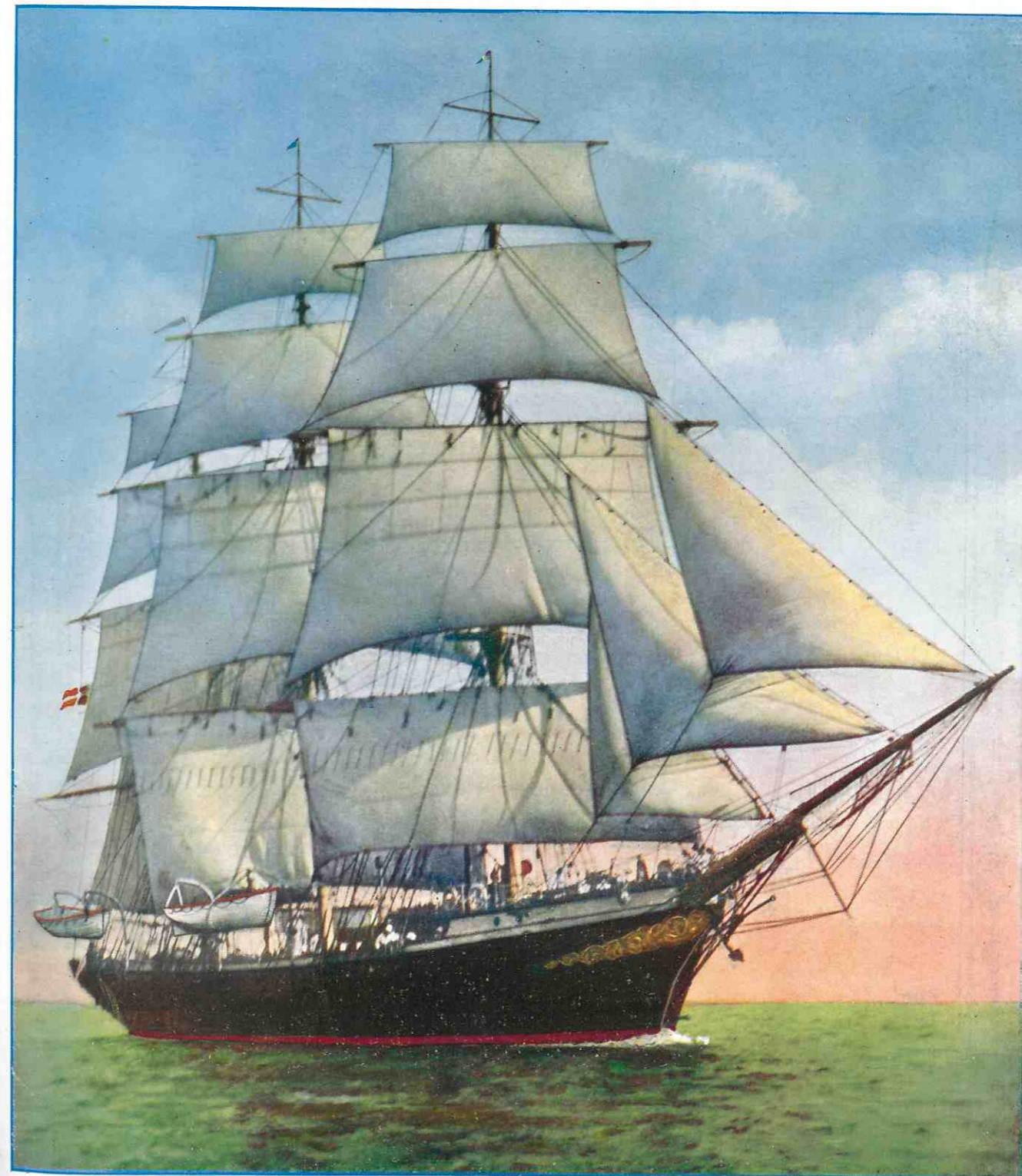
HAVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

UDGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

RIGT ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

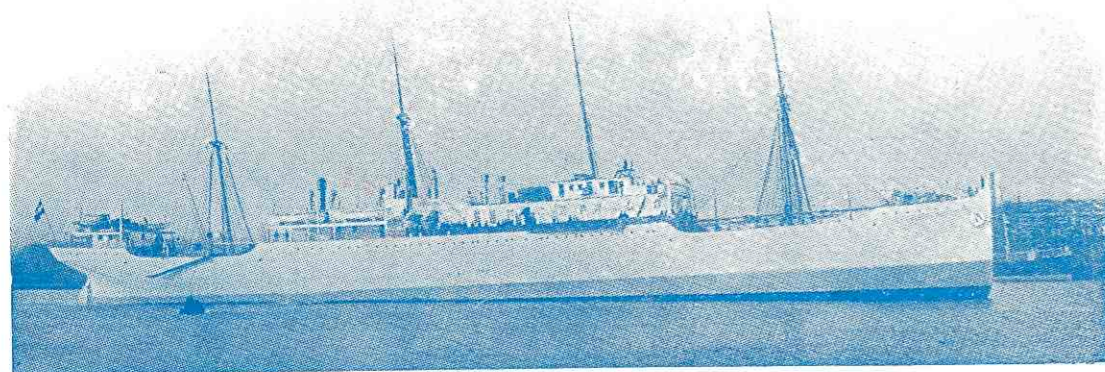
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. ^{A/S}

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

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

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

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

KØBENHAVN K.

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

Amaliegade 35

Dampskibs-Ekspektion - 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

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

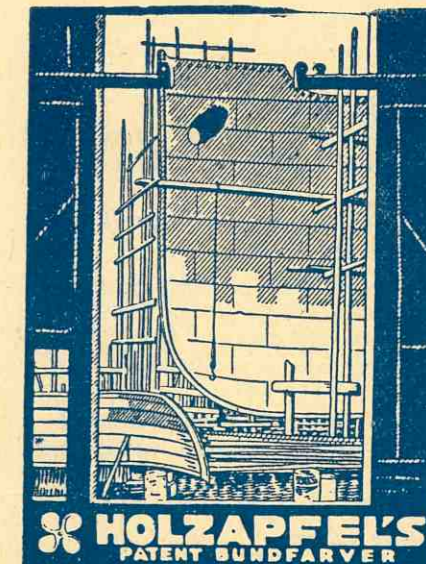
Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Rosenborg
Apollinaris

Rosenborg Brøndanstalt

DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER
TLF.C. 5601 - ST. ANNÆ PLADS 16 - TELGR. HOLZANDIA

„Vikingen“ er flyttet

Vore gamle Lokaler i Ny Østergade blev for trange for det stadigt tiltagende Arbejde begrundet paa Sønvellemagasinet Fremgang. Vi har derfor været nødsaget til at faa betydelig større Lokalteter i umiddelbar Nærhed, nemlig i

Gammel Mønt 39 1. Sal

hvor for Fremtiden Redaktion og Ekspedition findes



„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“



„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.
 Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
 Telf. Byen 4251.
 Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn.
 Telf. 5990.
 Den alm. Danske Skibsførerforening, Havnegade 55.
 Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.
 Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor:
 Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.
 Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
 Esbjerg.
 Interesseforeningen for Fiskefartøjsejere og Redere,
 Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.
 Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10.
 Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn.
 Telf. 2480.
 Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade
 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.
 Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
 Telf. 8436.
 Sømandenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
 Telf. 12491.

Ungdomsbevægelser for Søen

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Indholdsfortegnelse

Forsidebillede: Skoleskibet „Georg Stage“.

- I. Ved Formandens Fratræden, af Kontreadmiral F. Cold, med Portræt af Kommandør Bræstrup.
- II. Minder fra min Lærlingetid, af Formanden for den alm. danske Skibsførerforening, Kapt. H. P. Hagelberg.
- III. Skolen og Livet om Bord i Aar, af Elev Nr. 14. Dampskibsselskabet „Viking“ i Tilknytning til D. F. D. S.
 Et godt Aar for Helsingør Skibsværft.
 Damperen „Dan“s Forlis.
 Skoleskibet København, Mindedigt. (Illustr.)
 Naar Minderne drøftes —, af Hovmester A. C. Mouritzen. Med Tegninger af Georg Lütken.
 Kronprinsessen, af Marinehistorikeren Kay Larsen. (Illustr.)
 Kampen mod Havet, af Argus. (Illustr.)
 En af Maskinundervisningens Pionerer. Tekst og Portræt.
 Fiskerenkens Kors, af Ad. Pederstrup. Med Tegninger af Georg Lütken.
 Kampen om Verdens Hastighedsrekord. (Illustr.)
 De vordende Sømand paa „Georg Stage“. Fotografier

med Tekst. Eneret: Regnskabsfører Gudmund Jensen.
 Ø. K.'s nye Motorskib „Alsia“. Tekst og Fotografier.
 Liniedaaben under Ækvator. (Illustr.). Af Venner i S/S „Nevada“.
 Havet kalder paa os —. Af Aho. Med Tegninger af Georg Lütken.
 En Havneudvidelse. Tekst og Illustr.
 Kaptajn Reynolds sidste Rejse. Novelle med Tegninger af Georg Lütken.
 Nu er Torsk en herlig Ret. (Illustr.)
 Onkel fortæller: Under Guillotinens Faldøkse. Med Tegninger af Georg Lütken.
 Presidente Sarmiento. Fotograferet specielt til „Vikingen“.
 Tropisk Kærlighed. Humoreske af Allan Larsen. Med Tegninger af Georg Lütken.
 Øresunds Sejlklubben Frem's Sæson-Afslutning. Med Fotografier specielt til „Vikingen“.
 „Skinken“. Af Allan Larsen. Med Tegninger af Georg Lütken.
 Vestjyske Redningsmænd. Skildring af Argus.
 Jubilæer, Fødselsdage, Dødsfald, Smaa nyt m. m.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
 Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: „Ultra“

Hovedoplæg for Danmark.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR.
 OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION:
 GAMMEL MØNT 39 * TELEFON 9822

Skoleskibet »Georg Stage«

I Ved Formandens Fratræden

Af Kontreadmiral F. Cold

Kommandør Bræstrup, der den 1. Oktober d. A. efter eget Ønske paa Grund af Alder fratræder Stillingen som Formand i Bestyrelsen for Stiftelsen „Georg Stages Minde“, har gennem en lang Aarrække udført et med Ret stærkt paaskønnet Arbejde til Gavn for Stiftelsen.

Kommandøren, der var Fører for Skoleskibet i 1893, indvalgtes i Bestyrelsen i 1902 og blev ved Admiral Bruuns Død i 1911 ganske selvfølgelig Bestyrelsens Formand. — Ligesom sin Forgænger har Kommandøren omfattet dette Arbejde med den største Interesse, og efter i 1910 at være afgaaet fra Marinens Tjeneste har han paa den mest uegenlyttige Maade ofret al sin Tid og hele sin Arbejds-kraft paa at føre Stiftelsens smukke Formaal ud i Livet paa bedste Maade.

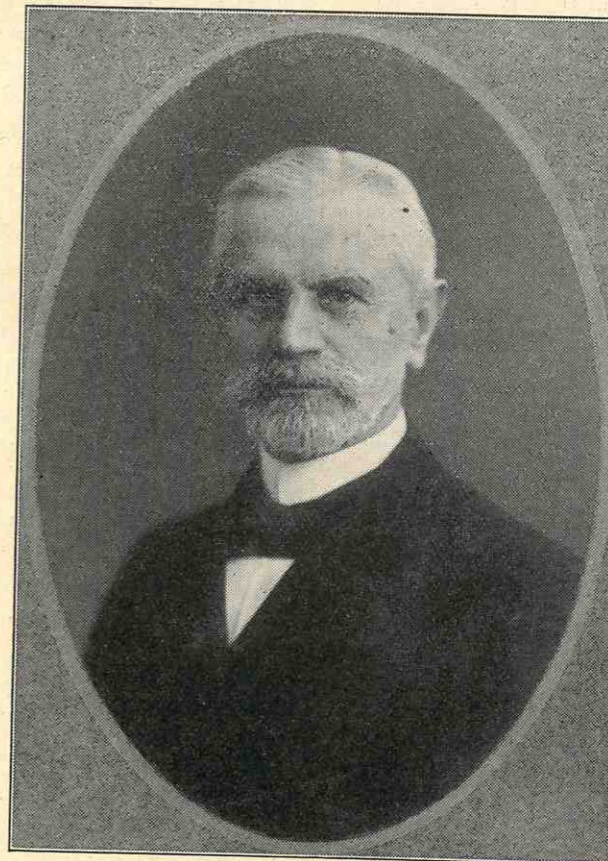
Kommandøren har her til haft særlig gode Betingelser, idet han gennem sin lange Tjeneste paa Søen, saavel i som udenfor Marinen, har erhvervet sig et godt Kendskab til de Krav, der bør stilles til Eleverne, og til Maaden paa hvilken Uddannelsen bør foregaa for at skaffe de unge Mennesker det bedst mulige Udbytte af Togtet med Skoleskibet, og hans pædagogiske Anlæg i Forbin-

delse med en stærkt udpræget Retfærdighedssans har gjort ham særlig skikket til at være Ungdommens Leder. Kommandøren har altid haft fuld Forstaaelse af, at „Georg Stage“ var Handelsflaadens Skoleskib, og der har til Stadsighed været det bedste Samarbejde mellem Formanden og Stiftelsens Skibsinspektør, hvilken Post man altid har formaet en erfaren Skibsfører fra Handelsmarinen til at paatage sig for at vaage over, at Uddannelsen ledes i den rigtige Retning.

Naar det sluttelig kan fremhæves, at Kommandøren har haft en heldig Haand til at finde de rette Førere og Befalingsmænd til „Georg Stage“ og er lige beundret og afholdt af saavel nuværende som forhenværende Elever, vil man forstaa, at det er en Mand, der er vanskelig at er-

statte, og at Stiftelsens Bestyrelse er glad over, at Kommandøren selv efter sin Fratræden som Formand har erklæret sig villig til at forblive i Bestyrelsen og modtage Hvervet som Æresmedlem af Forretningsudvalget.

Forhaabentlig vil Kommandøren faa en lang Virketid paa denne Post.



Kommandør Bræstrup

Minder fra min Lærlingetid

Af Formanden for »Den alm. danske Skibsførerforening«, Kapt. H. P. Hagelberg

De beder mig om at skrive et Par Ord om Lærlingetiden i Georg Stage, og jeg sagde Dem, at der maatte være andre og yngre Stagedrenge end jeg, som kunde give et mere „up to date“ Billede af Skoleskibet og Livet der ombord end jeg.

Men maaske De har Ret, at det kan være rigtigt, at en af de gamle Drengene udtaler sig, nu da Formandskiftet indenfor Skoleskibets Bestyrelse giver Anledning til at beskæftige sig med dette og dets Betydning for den vordende Sømandsstand.

Jeg var Stagedreng i 1890, kun 13 Aar gammel, saa det er omtrent 40 Aar siden, men Minderne fra den Gang staar saa klare for mig, som var det igaar, at jeg mødte paa den gamle Navigationsskole, som den Gang havde til Huse der, hvor Statsanstalten for Livsforsikring nu er, og hvor vi blev samlede og med en Bugserbaad ført ud til den smukke lille Fuldrigger, som i 5 Maaneder skulde være vort Hjem.

Det var den 17. April, og vi fortsatte straks op til Humlebækbugten, hvor vi skulde gøres skibsvante, inden „Stage“ kunde gaa under Sejl. Chefen var Kommandør Bruun, den senere Admiral og Chef for Orlogsværftet og til sin Død Formand for Stiftelsen Georg Stages Minde. Han var en streng Mand, men faderlig retfærdig, satte sig nøje ind i hver Drengs private Forhold og vejede nøje deres Forseelser efter den Ballast, han mente, Drengen kunde forventes at medbringe fra Hjemmet paa denne sin første Rejse.

Styrmand Schjødt hed 1ste Styrmand, han var Lederen af de daglige Øvelser. En gammel Sømand, ikke saa streng som Chefen og altid undskyldende, naar der var noget i Vejen med en af Drengene.

Fik denne af Chefen en Stroppetur, nogle Timer i Merset, Nægtelse af Landlov eller lignende, saa kunde man, naar Dommen var udtalt, være sikker paa at høre Schjødt, som skulde eksekvere den, sige til Chefen: „Ja, Ja, Herr Kommandør, det kan vel ikke være andet, han er maaske nok en Laban, den Dreng, men Bunden i ham, den er skam god.“

Og det var den. Det var et godt Kuld Dreng, der blev ud af den Aargang, og af dem, der endnu lever, er mange naaet frem i første Række indenfor Søens Mænd.

Maaske var det lidt strengt til at begynde med, men man fik ikke Tid til at ræsonnere. Tidlig op og tidlig i Seng o. s. v. var Levereglen der ombord. Op Kl. 6, Øvelser hele Dagen til 6 Aften og til Køjs Kl. 8. Og saa op at passe Nattevagten en Gang imellem.

Senere, da vi kom rigtig til Sø, gik vi Vagt om Vagt, men med nogle Timer af Frivagten til Teori o. a.

Vi blev alle vejete, da vi kom ombord. En praktisk Foranstaltning. Klagede nogen over Kosten, kom han straks paa Bismervægten, og denne viste jo altid, at han var taget paa i Vægt, saa kort Proces med ham, og ingen Klager i længere Tid derefter.

Kosten var enkel, men sikkert god. To Skiver Rugbrød med meget knebent Smør til Morgen, Frokost og Aften, Kaffe og The

Udmærket god Middagsmad, nøjagtig efter Kostreglementet i Koffardiskibe, hvilket vil sige en fire, fem Variationer.

Paalæg kendtes ikke, undtagen naar en eller anden omsorgsfuld Moder sendte lidt til Sønnen. Dette blev delt mellem alle ombord og blev derfor kun en Mundsmag, og Forsøget blev ikke gentaget.

1ste Pinsedag fik vi alle et lille Birkesfranskbrød, det var vist den eneste Gang, vi saa hvidt Brød, men det sorte var jo ogsaa mere nærende. Nogen Anledning til at fraadse i Land var der ikke. Et Par Gange var der Landlov i København, ellers valgtes Steder som Christiansø, hvor man ikke kunde slaa til Søren i nogen særlig Grad, og man kom heller ikke langt med de En, af ens egne Penge, som opbevarede af Chefen, tilstaaede 25 Øre.

Dagen begyndte med at vaske og bade sig. Hver fik saa meget Vand, som svarede til en halv Pægl, hver i sit Vandfad.

Med dette maatte man faa Sæben til at skumme, og der forlangtes Afvaskning ned til Bæltstedet. Saa kunde man skylle efter med Saltvand, det var der nok af udenbords. Senere, da det blev varmere, var der tvungent Styrtebad, en i Riggen ophængt Trætønde.

Det blev en Vane, som fulgte Stagedrengene gennem Livet, at naar de skulde vaske sig, saa skulde de af med Skjorte og Undertrøje, ellers var de ikke rene.

Der blev børstet Tænder paa Kommando. Hver fik sin Tandbørste, og mange havde ikke tidligere anvendt den Luksus.

Og saa blev man holdt i Aande. Paa en planmæssig og god Maade. Man lærte alt, hvad der skal læres i et Sejlskib, og hos de opvakte Drengene blev det et udmærket Grundlag for deres kommende Tjeneste i andre Sejlskibe.

Den Gang, som nu, kneb det for Drengene at faa Sejlskibshyre, og selv om det er meget vanskeligere

nu, saa maatte dog ogsaa den Gang Drengene i stort Tal til Udlandet.

Jeg tog efter mit Stagetogt min Realeksamen og var 18 Aar, da jeg kom til Sø med et norsk Barkskib fra Arendal, tilhørende det kendte Rederi Samuel Eyde.

Men jeg maatte ofte være glad for den Lærdom, som jeg bragte med fra Georg Stage, og som hjalp mig til, som Fremmed, at klare mig, hvor det ellers vilde have knebet.

Nu som tidligere holder jeg fast paa, at den unge Mand skal have sin første Uddannelse i Sejlskib, og kan han faa sine første Kundskaber i et Skib som Georg Stage, er han vel faren senere.



Et 40 Aar gammelt Afgangs-Bevis fra Skoleskibet »Georg Stage« tilhørende nuværende Hovmester Mouritzen

Nu er det vel alt sammen blevet mere „humant“, med mere moderne Forplejning o. s. v., og staar vel maaske bedre til det, der nu bydes den unge Mand ombord i Koffardiflaadens Skibe.

Inden vi strøg Kommando, kaldte Chefen os agter og holdt en lille Afskedstale til os.

Pointen deri var, at selv om vi nu og da mente, at vi havde haft det lidt strengt og havde levet noget spartansk, saa havde vi i ethvert Tilfælde lært tre Ting, som vi altid senere i Livet kunne faa Glæde af, enten vi blev Sømand eller ej:

„I har lært at vaske Jer rene, at børste Tænder og at være tilfredse med en ringe Kost.

For dem af Jer, der kommer rigtig til Sø, har det været mit Ønske, at selv om I kommer i et aldrig saa daarligt Skib, skal I om Kosten der kunne sige: Dette her er Kræs mod Kosten i Georg Stage.“

Det var en klog Mand, der talte saaledes til sine Drengene. Thi hans Drengene blev vi, saalænge han levede. Han fulgte os med Interesse og Kærlighed, og det siges, at han registrerede hver Fremgang, vi havde som Sømand, og førte det op paa Stiftelsen „Georg Stages Minde“s Kreditside.

Ære være hans Minde samt Mindet om den Mand, Kaptajn Stage, som ved sin Gave har skaffet saa mangen en god dansk Sømand hans første og gode Uddannelse paa den vanskelige og farefulde Bane, som Sømandsgerningen nu en Gang er og altid vil vedblive at være.

H. P. Hagelberg.

DAMPSKIBSSELSKABET

»VIKING«

i Tilknytning til D. F. D. S.



Siden *Det Oversøiske Compagnie* traadte i Likvidation, har det været en Hovedopgave for Likvidationskomitéen — der bestaar af Højesteretssagfører *Otto Bang*, Kaptajn *A. W. Jørgensen* og Skibsreder *T. C. Christensen* — at afhænde Kompagniets fem Skibe. Denne Sag er nu bragt til Afslutning derved, at Skibene er overdraget til et nydannet Aktieselskab „*Dampskibsselskabet Viking*“.

Dette, hvis Aktiekapital er 1 Mill. Kr., er stiftet af følgende Herrer: Direktør *A. O. Andersen*, Generalkonsul *Franz Norstrand*, Direktør *Otto E. Andersen* og Højesteretssagfører *Oscar Fich*. De samme fire Herrer danner det nye Dampskibsselskabs Bestyrelse, medens Direktør *A. O. Andersen* er korresponderende Reder.

Det blev i sin Tid nævnt, at Skibene skulde overdrages til Det forenede Dampskibsselskab, og det nye Selskab er da ogsaa — hvilket alene Stifternes Navne viser — dannet i Tilslutning til D. F. D. S., som ogsaa skal udføre Rederiforretningerne for „Viking“. Det nye Selskab maa iøvrigt betragtes som et Overgangsled, idet man, inden en endelig Ordning træffes, har ønsket gennem længere Tid at indhøste Erfaringer om de fem Skibes Brugbarhed. Det drejer sig som bekendt om følgende Baade, der alle er byggt i Aarene 1919—21: „Atlantic“ med en Netto Reg. Tonnage af 4501 Tons, „Pacific“ 2506 Tons, „Copenhagen“ 2354 Tons, „Yokohama“ 2354 Tons og „Fredensbro“ 2133 Tons.



Et godt Aar for Helsingør Skibsværft

Direktør A. O. Andersen bliver Formand

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri holdt fornylig sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Møldrup, Bestyrelsens Formand, Kammeradvokat Vagn Aagesen, aflagde Aarsberetning og Regnskab.

Hr. Aagesen udtalte bl. a., at i det forløbne Driftsaar havde Værftet været stærkt beskæftiget, navnlig efter den haarde Isvinter, og Arbejdet havde været noget bedre betalt end i de nærmest forudgaaende Aar, saaledes at det har været muligt at opnaa et passende Driftsoverskud.

Af nyt Arbejde er der i 1928—29 afleveret følgende Skibe:

Fragt-Dieselmotorskibet „Stanford“ til A/S Standard, Oslo, Passager- og Lastdamperen „Gudur“ til Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Stockholm, Passager- og Lastdieselmotorskibene „C. F. Tietgen“ og „Esbjerg“ til Det forenede Dampskibsselskab, Passager- og Lastdamperne „Sirius“ og „Ariel“ til Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, samt Passagerdamperen „Sverige“ til A/S Dampskibsselskabet „Øresund“.

I Aarets Løb har Selskabet endvidere afleveret: 2 Dampkedelanlæg, omfattende 5 Stirlingkedler, til Aarhus Belysningsvæsen og A/S Nordiske Kabel- og Traadfabriker, Middelfart; 3 Dampkedler til Odense Staalskibsværft, Odense; 1 Dampkedel til Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, Frederikshavn, samt 1 Dampkedel til A/S Svendborg Skibsværft af 1926, Svendborg.

Ved Driftsaarets Slutning var følgende Nybygninger under Arbejde: 1 Lastdamper til Dampskibsselskabet „Heimdal“, 3 til „Torm“ og 3 til „Vendila“ og 1 Passagerbåad til Det Bergenske Dampskibsselskab. Hertil kommer yderligere: 2 Brooverbygninger i Litauen til Højgaard & Schultz A/S, København; 1 Dampkedelanlæg, omfattende 2 Stirling-

kedler, til Københavns Belysningsvæsen; 4 Stk. Oliebeholdere til A/S Alfred Olsen & Co., København og Esbjerg; 1 Dampkedel til Helsingørs Skeppsvarf, Helsingfors, samt 1 Maskinanlæg til A/B Finnboda Varf, Stockholm.

Der er udført Reparationer paa 111 Skibe. Arbejderantallet har svinget mellem ca. 1300 og ca. 1700 Mand. Der har i Aarets Løb ikke fundet nogen Arbejdsstandsning Sted.

Regnskabet viser et Bruttooverskud paa 2,169,183 Kr., og i Forbindelse med Renter osv. er den samlede Indtægt læst op over 2½ Mill. Kr. Driftsomkostningerne har udgjort 1,549,098 Kr.; og der er endvidere afholdt følgende Udgifter: Brandassurance 29,686 Kr., Lejeafgift 15,947 Kr., Tilskud til Pensionskassen 25,6630 Kr. og til Arbejdernes Hjælpesfond 10,000 Kr. Derefter udgør Nettooverskudet 882,285 Kr. Heraf anvendes 200,000 Kr. til Afskrivning; til løbende Garantier henlægges 35,000 Kr. og til Skatter 50,000 Kr. Af Restbeløbet 597,285 Kr. lægges Aktionærernes Dividende paa 10 pCt. Beslag paa 420,000 Kr., medens Bestyrelsens Tantième udgør 16,686 Kr. Til Reservefonden henlægges 150,000 Kr., og til næste Aars Regnskab overføres 10,600 Kr.

Efter at der uden Omtale var givet Decharge for Beretning og Regnskab, gik man til Bestyrelsesvalget, ved hvilket Admiral Carl Carstensen og Direktør H. P. Christensen genvalgte. Kammeradvokat Vagn Aagesen meddelte, at han ønskede at udtræde af Bestyrelsen — i hvilken han havde haft Sæde som Repræsentant for „Det Forenede Dampskibsselskab“, af hvis Bestyrelse han for nogle Maaneder siden udtraadte — og i Stedet valgte man Direktør A. O. Andersen. D. F. D. S. I et paafølgende Bestyrelsesmøde blev Direktør A. O. Andersen yderligere valgt til Formand for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

DAMPEREN „DAN“'S FORLIS

EN meget alvorlig Ulykke har atter ramt den danske Handelsflaade i et af vore Nabofarvande.

Ved Sekstiden Fredag den 6. September hen ad Aften afsejlede Dampskibsrederiet „Dania“'s 3600 Tons store Damper „Dan“ fra Danzig med en Kulladning paa 3200 Tons. Det var haardt Vejr, men Skibet satte Kurs ud efter over Bugten for at sejle til Helsingfors, som var Rejsens Maal.

Ved Firetiden Lørdag Morgen opfangedes der paa Danzig Radiostation Nødsignalet S. O. S. fra „Dan“, som kort efter gentoges.

Saa hørte man intet mere, og det var umuligt at komme i Forbindelse med Skibet. Dets Radio var blevet tavs.

I den haarde Storm og vældige Sø, vel en ca. 40 Sømil Nordvest for Brüsterort har Skibet været udsat for hele Vestenstormens Vælde og bukkede under i Kampen med Tabet af nedenstaaende Søfolk samt 1. Styrmands Hustru, Fru A. Onsberg.

Kaptajn C. M. Mortensen, Nordby, Fanø.

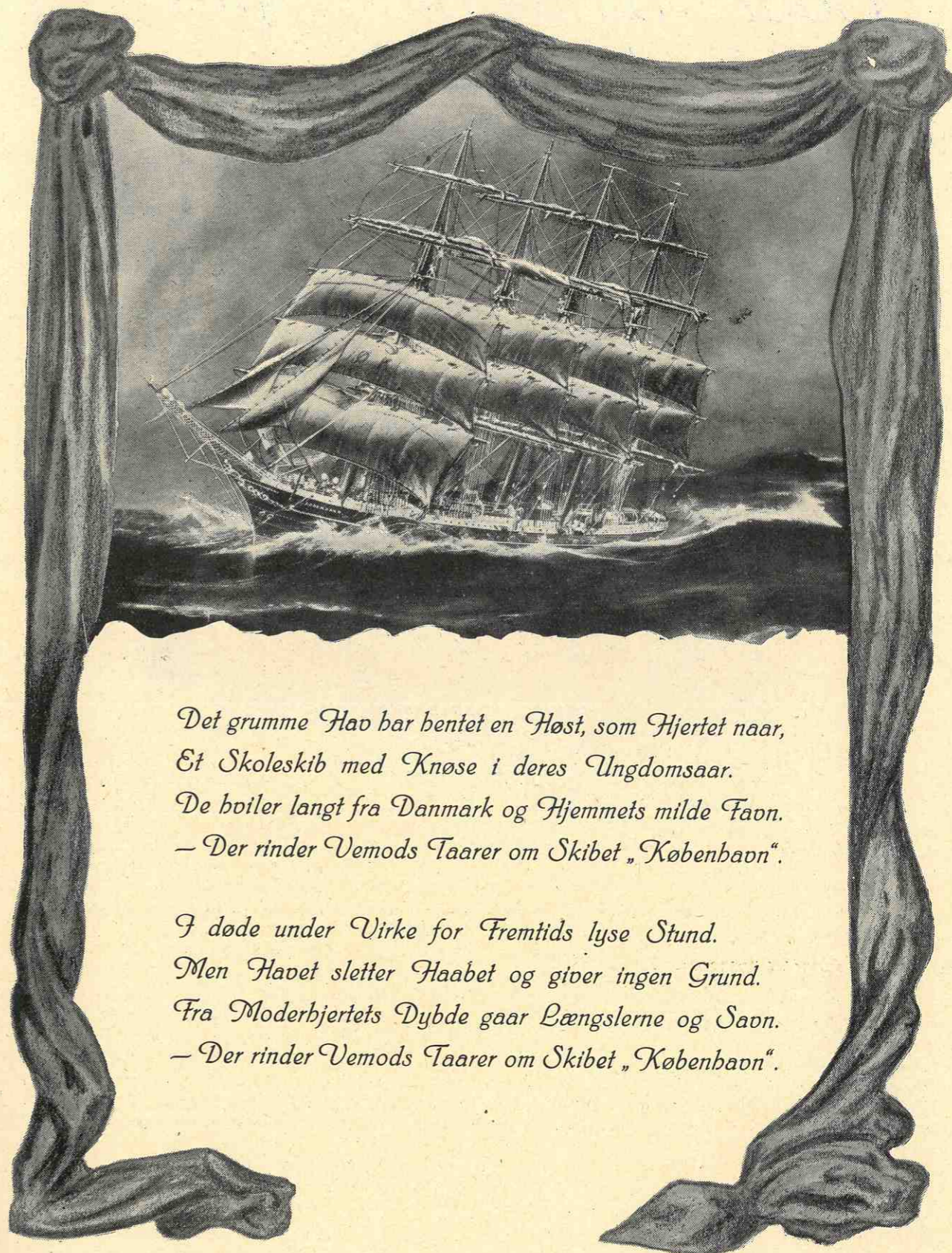
1. Styrmand E. Onsberg, 46 Aar, Kirkebjergs Allé, Glostrup.
2. Styrmand S. Knudsen, 31 Aar, Torvegade, København.

1. Mester J. P. Jensen, 53 Aar, Vardegade 3, København.
2. Mester K. Svensson, 37 Aar, Ragnagade 22.
3. Mester C. Larsen, 22 Aar, Marstalsgade 34, København.
- Telegrafist J. Bay, 32 Aar, Refsnæsgade 31, København.
- Hovmester E. Christiansen, 34 Aar, Hagedsted pr. Holbæk.
- Kok S. Frederiksen, 28 Aar, Midlerkampsvej, Nakskov.
- Messedreng O. Lamprecht, 18 Aar, Berlin.
- Matros K. Nielsen, 26 Aar, Bodilsker paa Bornholm.
- Matros M. Pedersen, 34 Aar, Vrist pr. Lemvig.
- Tømmermand G. Pyszka, 21 Aar, Danzig.
- Letmatros F. Sindacki, 20 Aar, Danzig.
- Ungmand A. Back, 18 Aar, Fælledvejs Passage 6, København.
- Donkeymand O. Freiwald, 22 Aar, Danzig.
- Fyrbøder O. Johnson, 37 Aar, Pilestræde 60, København.
- Fyrbøder S. Schultz, 24 Aar, Artillerivej, København.
- Lemper A. Keller, 24 Aar, Samsøgade, Aarhus.
- Lemper H. Jensen, 27 Aar, Jødevej 11, Nakskov.

Kun én enkelt Mand blev reddet om Bord i den tyske Krydser „Hessen“, Matros Martin Malm fra Dragør.

Søforhøret afholdes i den kommende Uge.

Skoleskibet „København“



Det grumme Hav har hentet en Høst, som Hjertet naar,
Et Skoleskib med Knøse i deres Ungdomsaar.
De boiler langt fra Danmark og Hjemmets milde Faan.
— Der rinder Vemods Taarer om Skibet „København“.

I døde under Virke for Fremtids lyse Stund.
Men Havet sletter Haabet og giver ingen Grund.
Fra Moderhertets Dybde gaar Længslerne og Savn.
— Der rinder Vemods Taarer om Skibet „København“.



Naar Minderne drøffes -

Af Hovmester A. C. Mouritzen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Holger Drachmanns Ord var sande, men -

Vi sad sammen, min gamle Ven, „Korsør-Olsen“ og jeg og talte om gamle Dage:

— Idag er det 25 Aar siden, siger Olsen, at Du løste mig af som Hovmester i gamle „Sirius“, der den Gang tilhørte Alfred Christensen.

— Det skal nok passe saa omtrent, svarede jeg uden at ville dvæle ved Datoen.

— Husker Du det? gentager Olsen sit Spørgsmaal.

— Om jeg gør?

Det var jo i Antwerpen, da vi var sammen med Holger Drachmann. Jo, Du kan tro, jeg husker det, for hvad vor store Digter den Gang sagde til mig, var sandt nok; men — de fik for mig en anden Virkning, end jeg selv anede paa det Tidspunkt.

Og saa gav jeg Minderne frit Løb, som Begivenhederne havde udformet sig noget senere siden hin Aften for ca. 25 Aar tilbage i Tiden.



— jeg kan bare ikke forstaa, at danske Mænd vil sejle med udenlandske Skibe, naar vi har saa gode og smukke Skibe under gamle Dannebrog.

Jeg sejlede den Gang som Hovmester med en belgisk Damp, jeg havde det rigtig godt om Bord i den, men saa er det en Aften, jeg gaar i Land i Antwerpen og dumper ind et Sted, hvor Danske mødtes, og samme Sted traf jeg bl. a. Kaptajnen fra „Sirius“ i Selskab med Holger Drachmann, som paa det Tidspunkt opholdt sig i Antwerpen paa Gennemrejse.

Vi fik nogle Bouteiller herlig Vin sammen, og Samværet var fortræffeligt i den berømte Forfatters Selskab.

I Samtalens Løb siger saa Drachmann til mig bl. a.:

—Jeg kan ikke forstaa, at danske Mænd vil sejle med udenlandske Skibe, naar vi har saa gode og smukke Skibe under gamle Dannebrog.

Som Digteren udtalte disse Ord med en Varme og Overbevisning, greb de mig straks fangen, jeg kom ligefrem til at reflektere over min Tilværelse i Belgien, der som Skib betragtet ikke kunde maale sig med S/S Sirius, der var et af de smukkeste Skibe i den danske Koffardflaade. Jeg indrømmede derfor gerne, at min Baad bl. a. ikke kunde være

paa Højde med „Sirius“, men jeg tilføjede dog: Jeg var jo ude for at lære ogsaa fremmede Sæder og Skikke at kende, og jeg havde det godt nok, mente jeg.

Men Digteren holdt nu ved sin Paastand, og saa diskuterede vi andre lystigere Emner med nye Bouteiller paa Bordet.

Korsør-Olsen var dengang Hovmester i „Sirius“; men ønskede at afmønstre for at komme hjem, og da han noget senere kom med i Selskabet, blev det hurtigt bestemt, at jeg skulde være hans Afløser.

Kaptajnen paa det belgiske Skib blev gram i Hu, da jeg den næste Dag meddelte ham, at jeg agtede at forlade Skibet.

Jeg havde sejlet med ham i otte Maaneder til gensidig Tilfredshed. Det gjorde mig ogsaa lidt ondt at gaa derfra; men Digterens Ord havde jeg lagt al for stor Vægt paa, og jeg havde taget min Beslutning.

Den første Dag jeg tiltraadte min nye Plads, havde vi stort Middagsselskab, hvor Holger Drachmann var med som Gæst.

— Naa, sagde Digteren senere den aften, er De nu ikke rigtig glad over Forandringen? Jo, jeg var da meget fornøjet — den Dag og Nat med; men Dagen efter kom der en ny Kaptajn som Afløser for den gamle, det

skulde til Hamborg og ordne en Havarisag, og saa begyndte jeg alligevel at tænke over Forandringen.

„Sirius var bestemt for Shields—København.

Efter en meget haard Tørn, 8 Dage over Nordsøen, et kolossalt Kulsvineri i Shields og en haard Rejse hjemover, ankom vi til København og fortøjede i Gasværkshavnen.

Efter endt Udlosning kom stor Besigtigelse om Bord, og vi fik at vide, at man agtede at sælge Skibet.

Det var jo et af den Slags Tilfælde, som hverken jeg eller maaske langt mindre Holger Drachmann havde regnet med. Men det var der selvfølgelig ikke noget at gøre ved. Jeg bare tænkte paa min gamle Belgier, indtil en fin, uniformeret Herre præsenterede sig for mig og overrakte mig sit Visitkort, hvorpaa stod at læse:

Ernst v. Reuss

Kapitän zur See des »Norddeutscher Lloyd«

Bremen

Samtidig med ham kom Følget, Styrmand, Maskinmestre, Assistent, Baadsmand og Tømmermand.

Det var meget fine Folk. 1. Styrmand og 1. Maskinmester indlogerede sig paa Hotel d'Angleterre, men de andre skulde bo i Pasagerkamrene midtskibs og have 1. Klasses Overtning.

Den første Middag: Hvid Sagosuppe, Kalvesteg med Gemyse og Omelet til Dessert faldt ikke i d'Herrers Smag.

1. Officer og 1. Maschinist spiste i Kahytten sammen med Herrn Kapitän, og under Maaltidet var det med at staa ret ved Buffet, klar til at springe efter mindste Vink.

Efter denne Debut spiste de Herrer ogsaa paa Hotellet.

Herrn Kapitänen spurgte mig en Dag, om jeg vilde følge med Skibet til Bremen og gaa i Norddeutscher Lloyds Tjeneste. Han udmalede det i saa smukke Farver og forklarede om smuk Uniform, de store Behageligheder og den sikre Fremtid med Pension og alt det, saa jeg slog til og blev mønstret paa det tyske Generalkonsulat; jeg skulde følge med Skibet til Bremerhaven, og hvis jeg blev afmønstret der, saa skulde jeg have Krav paa at blive skiftet over i et andet af Selskabets Skibe.

Hvis Skibet skulde til Østen (hvad der var Bestemmelsen), kunde jeg faa gratis Rejse hjem med et af Selskabets Skibe, hvis jeg ikke ønskede at blive i Kystfarten der; iøvrigt paa Selskabets Betingelser med alle de ovenanførte Fordele.

Men saa var Herligheden forbi. Nu var jeg i tysk Tjeneste, og Donnerwetter underkastet tysk Disciplin. Officererne klagede til Herr Kapitän over de mange Kakerlaker, og jeg maatte staa Skoleret. „Solches Schweinerei hab' ich nie gesehen,“ tordnede han. For svar eller Undskyldning var ikke tiladt, jeg var „Stuert“ og havde at sørge for, at der ikke var Kakelaker eller andet Kryb ombord.

Dagen før Afgang fra København, modtog jeg Ordre fra min høje Forsatte, at der skulde være Middagsselskab ombord med en Gæst, og Menuen skulde lyde: Grünkohl mit Spech, Pfannkuchen. For at forvise sig om, at jeg havde forstaaet ham rigtigt, kom han ombord og forklarede mig, at han havde valgt den Ret, da ingen andre i Verden kunde lave Grünkohl med grønsaltet Flæsk saa godt som Danskerne. Bagefter, be-

troede han mig, skulde de have „Grog“ som ingen anden end Tyskerne forstod at tilberede, og de skulde spille Kort (han gav mig en Krone til at købe to Spil for.

Naa, Klokken blev 5, Tidspunktet for Gildets Begyndelse. Den fremmede Gæst viste sig at være en kendt Skibshandler i København. Selskabet havde placeret sig ved det fint dækkede Bord i Kahytten, og jeg kom stolt ind med Terrinen fuld af den dejligste Grønkaal. Herr Kapitän fik et bistert Ansigt, da han tog Sølvpotageskeen og rørte rundt i Terrinen.

Pludselig rejser han sig i al sin Vælde, og med en Røst, der dirrede af Vrede, brølte han: „Himmel, Donnerwetter, ich soll sie alle aufhängen lassen,“ og henvendt til den Fremmede sagde han: „Herr . . . haben Sie früher gesehen, dass man Grünkohl mit Löffel essen kann?“ Men da den Fremmede svarede Nej, kunde jeg ikke dy mig længere og begyndte at forklare Sagen, og det oplystes da, at Herr Kapitän havde med — Grønlangkaal. Rasende forlod Selskabet Skibet med den dumme Hovmester og forflyttede Residensen til d'Angleterre. Før Afskeden fik jeg dog Ordre til at gøre klar til „Grogfest“ til Klokken otte.

Afgangsdagen forhørte jeg mig, om der ikke skulde Proviant ombord, da der kun fandtes et Rugbrød, to Franskbrød og et Stykke Ost og Pølse. Et haanligt Smil var Svaret, og om Eftermiddagen dampede vi saa afsted til Bremerhaven uden anden Besætning end den foranførte.

Ankommen til Bremerhaven fik Skibet i Dok for Ombygning; jeg blev afmønstret for 3 Uger efter at gaa ombord i „Kaiser Wilhelm der Grosse“ som 1. Kok.

Jo vist! Holger Drachmanns Ord var sande, men naar Tilfældigheder spiller ind med Forandringer, kan man nu alligevel ikke altid være glad for dem — saadan indser jeg nu, naar Minderne drøftes. Man skal alligevel være lidt varsom med at gøre Forandringer — det maate jeg erkende — men da var det, som det ofte sker — bagefter.

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Den nye internationale Signalbog redigeres for Øjeblikket af en Kommission. Derefter skal Værket trykkes paa norsk, engelsk, fransk, tysk, italiensk, japansk og spansk Sprog. Resten af de søfarende Nationer maa yderligere oversætte Bogen til deres eget Lands Sprog. Den nye internationale Signalbog kan tidligst tages i Brug den 1. Januar 1935.

STYRMAND ved Statsbanerne V. J. Brandt Hjeresen, Masnedø-Overfarten, er udnævnt til Reserveskibsfører ved Oddesund-Overfarten.

England er man begyndt at bygge Trawlere, der kan gøre en Fart af 14 miles, hovedsagelig med Grønlandsfiskeri for Øje. Den første er allerede færdigbygget, og det menes, at den kan gøre Turen til de grønlandske Fiskebanker paa 6 Dage.

MASKINMESTER af 1. Grad H. F. Jensen, Storebæltsoverfarten, Korsør, kunde den 1. September fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B. under stor Opmærksomhed fra en Mængde Kredse, som den pligtro og afholdte Mester har Føling med. Gennem saa langt et Spand af Aar i den samme Ramme kræver ikke saa lidt af sin Mand. Kolleger og Underordnede glemte derfor ikke Dagen, og rundt omkring fra Hovedstaden og fra Provinsen sendtes Muscetti og Lykønskninger, som tilfulde viste, hvor mange, der sætter Pris paa Mester Jensens altid elskværdige og vindende Væsen.

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

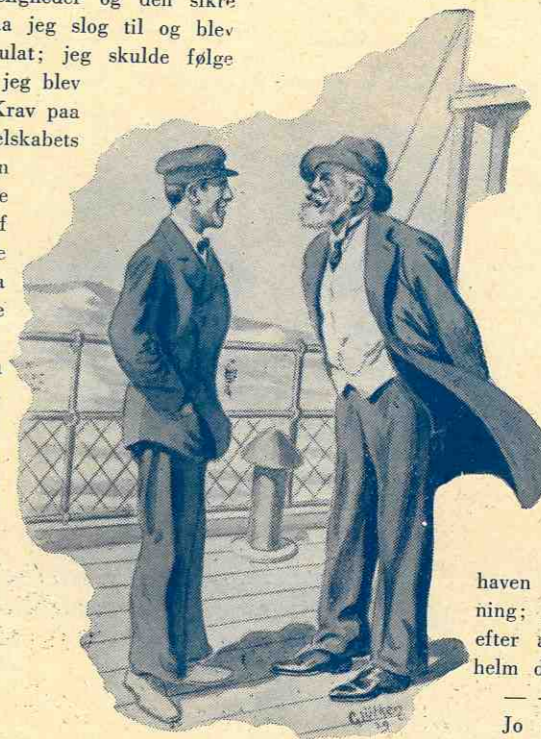
Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren



Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

forklare Sagen, og det oplystes da, at Herr Kapitän havde med — Grønlangkaal. Rasende forlod Selskabet Skibet med den dumme Hovmester og forflyttede Residensen til d'Angleterre. Før Afskeden fik jeg dog Ordre til at gøre klar til „Grogfest“ til Klokken otte.

Afgangsdagen forhørte jeg mig, om der ikke skulde Proviant ombord, da der kun fandtes et Rugbrød, to Franskbrød og et Stykke Ost og Pølse. Et haanligt Smil var Svaret, og om Eftermiddagen dampede vi saa afsted til Bremerhaven uden anden Besætning end den foranførte.

Ankommen til Bremerhaven fik Skibet i Dok for Ombygning; jeg blev afmønstret for 3 Uger efter at gaa ombord i „Kaiser Wilhelm der Grosse“ som 1. Kok.

Jo vist! Holger Drachmanns Ord var sande, men naar Tilfældigheder spiller ind med Forandringer, kan man nu alligevel ikke altid være glad for dem — saadan indser jeg nu, naar Minderne drøftes. Man skal alligevel være lidt varsom med at gøre Forandringer — det maate jeg erkende — men da var det, som det ofte sker — bagefter.

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren

Er De nu ikke rigtig glad ved Forandringen, spurgte Digteren



★ KRONPRINSESSEN ★

Eftertryk forbydes

Af Marinehistorikeren Kay Larsen

DER var en Tid, da Danmark var stolt af sine Kolonier, da vor Regering kunde tumle dem, og vore Foregangs-mænd kunde klare alle Skær og vinde Udbytte og Ære af dem.

Dengang havde Menigmand ikke saa meget at skulle have sagt og var heller ikke saa klog som nu. De gamle Tjenestepigers Stemmer lød vel dengang som nu i alle Anliggender, men de gjaldt ikke lige med Fagmændenes udadtil. Skomageren var mere henvist til at passe sin Læst. Bønderne saas ikke saa ofte i Rigsdagen, og Kandestøberne behandlede kun Politiken privat. Og dog trivedes Kolonierne, dog blomstrede Danmarks Søfart paa de fjerne Have. Interesserne samlede sig om ny Jord, der skulde tages i Besiddelse, ikke om gammel Ejendom, der kunde sjakres bort.

Forbindelsen med Kolonierne blev hovedsagelig opretholdt af de store Handelskompagnier, der hver havde sit Felt, men en lang Aarrække gik den private Skibsfart jævnsides med Oktroj - Institutionernes. Paa Østen var de „ostindiske Kompagnier“, senere „Asiatisk Kom-

pagni“, det dominerende, og de stolte Sejleré, det udsendte, var kendte viden om herhjemme og i Udlandet. De Skibe, der løb ud med de berømmelige Bogstaver D. A. C. (Dansk Asiatisk Kompagni) broderet i Dannebrog, kom næst efter Marinens i første Række i Landets Flaade, og hvad Udrustning angaar, gjorde de undertiden Orlogsmændene Rangen stridig.

Her vil jeg gerne have Lov til at fortælle et lille Stykke Skibshistorie, en sandfærdig, lille Beretning om en enkelt af de stolte, gamle Skuder, om D. A. C.'s „Kronprinsessen“. Originalen til Billedet findes paa Kronborgmusæet, som trods sin Ungdom, allerede har en herlig Samling Modeller, Malerier og Tegninger, illustrerende vor Søfarts Historie.

Ofte overgik de store Orlogsskibe til Tjeneste i D. A. C., men dets Flaade blev af og til rekrutteret med særlig hensigtsmæssige Skuder, i Reglen Fregatskibe, fra Udlandet. „Kronprinsessen“ blev købt i 1802 i London efter Direktionens Bemyndigelse af Konferensraad Anker for 10100 £ og hed oprindeligt „Lord Thurlow“.

Det blev udrustet til Ostindiefart og afgik 1803 til Tranke-

bar, ført af Kapt. Nikolaj Brinck, repræsenterende med Udrustning og Ladning en Værdi af 376000 Rigsdaler.

Skibet var paa 334½ Kommercelæster og førte 24 Kanoner. Besætningen talte 110 Mand. Desuden var der 3 danske Passagerer, en „mohrsk“ Baadsmand (Tandel) og 27 „sorte“ Matroser af Kompagniets, der skulde hjem til Indien, og 5 sorte Passagerer, der rejste for Faktor Pingels Regning.

Maaske vil det ikke være uden Interesse at fortælle et Par Ord om Sættelsen af Skibets Besætning. Af de 28 overordnede var der foruden Kaptajnen: 1 Overstyrmand, 1 Skibsassistent, 2 Styrmand, 3 Reserverstyrmand, 3 Lærlinge, 1 Overmester (Læge), 1 Undermester og 1 Baadsmand, 1 Hovmester, 1 Kok, 1 Skibsmænd, o. s. v., og der var 68 Matroser, 7 Opløbere (Jungmænd) og 7 Dreng. Og Matroserne var Folk, der kunde bakke med Kanonerne lige saa godt som at gøre almindeligt Skibsarbejde. Det var begede Gutter, der kunde sige Sparto til Kongens Folk, — Svende, der ikke gik af Vejen for en god Dram, et „regerligt“ Slagsmaal og et smukt Kvind-

folk. Men Kaptajnens Magt var ret uindskrænket, og Disciplinen var taalelig god.

Paa en saadan Rejse blev mangan Stud slagtet, og mangan Tønde Øl og Vin drukket læns. Trankebar og hver en Havn, der blev anløbet, fik at mærke, at Skibet løb ind, og mangan Pige blev svunget til Dans og meget længere ud end hun havde godt af. Men til Sagen, til Sagen, — Skibets Historie!

„Kronprinsessen“ svajede op igen paa Københavns Rhed 1805, og Kompagniet kunde bogføre den nette Sum: 626,500 Rdlr. Inden Fregatten kunde komme paa Langfart igen, brød Krigen ud, og D. A. C. overlod i Februar 1808 Skibet til Marinens, som udstyrede det med 36 Kanoner, og brugte det til Stationsskib. I Decbr. 1809 blev det desarmeret og afgaves igen 1810 til Asiatisk Kompagni.

Først 1818 tillod Tid og Omstændigheder, at „Kronprinsessen“ igen kunde gaa til Østen. Det afgik da, stærkt armeret, til Bengalen under Kapt. S. W. Ørgaard og kom hjem 1820; de to Beløb var da 295,100 og 661,830 Rdlr. Det var D. A. C.'s sidste Ostindietog. I 1822 afgik „Kronprinsessen“, til Kina og kom hjem 1823.



Det danske Asiatiske Kompagni Skib Kronprinsessen.

Gengivelse efter Originalen paa Kronborg

Paa sine gamle Dage blev Skibet til en Ja, min følsomme Pen krymper sig ved at optegne det. Den skriver tykt og grødet, men jeg haaber ikke, det kan ses i Trykken. Herregud, det gaar jo saaledes med baade Mennesker og Ting i denne forgængelige Verden. Mangan Statsmand har mistet sit Hoved, mangan Racehest har tilbragt sin sidste Tid for en Droske og mangt et smukt Træ har maattet afgive Brædder til smaa, grimme, men nyttige betremmede Rum. En Historikers første Pligt er at være sanddru. Lad ham privat lyve med sin Mund, men hans Pen er helliget Sandheden.

„Kronprinsessen“ endte som — Lægter! Den viste sig at være for stor til Ostindiefarten, og for lille til Kinafarten, og fik Lov til at blive liggende, hvor den laa. I 1832 vurderedes den til kun 10,000 Rdlr. Saa brød den over tvært og gav Afkald paa Masterne. Hidtil havde den kun med halv Last kunnet passere Toldboddommen. Den resignerede, og det hævdede den i Menneskenes Øjne. I 1834 bogførtes den til 47,000 Rdlr. I 1837 solgte D. A. C. den dog for Lumpne 5750 Rdlr.

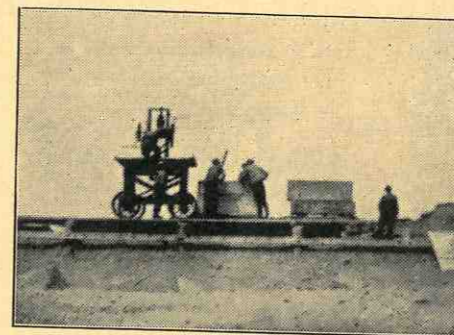
Men nu har den faaet Oprejsning. Lad Fornedrelsens Tid være glemt. Den er forevigt paa Kronborg Musæum i al sin oprindelige Skønhed, og nu er den kommet i „Vikingen“. Retfærdigheden sejrer dog tilsidst, hvad enten det gælder Mennesker eller Skibe.

Kay Larsen

Kampen mod Havet

De 8000 Pd. vægtige Cementblokke lægges ud i Høfderne

Gennem hele Sommeren er der udført et ret omfattende Reparationsarbejde ved Høfderne paa den søndre Limfjordstange. Dette betydelige Arbejde er et Led i Kampen mod Vesterhavet. Arbejdet, der er udført, bestaar særlig af Anlæg af de kæmpemæssige støbte Cementblokke, der hver



Blokvognen med Blok ude paa Høfden

vejer 8000 Pd. Disse lægges ud i Høfderne. Det er et gigantisk Arbejde, der altid samler Interessen om sig. De store Blokke køres ud paa Høfderne hængende under Blokvogne, der løber paa Skinner, som er lagt paa et bygget Stillads. At dette maa være solidt vil ses af, at det maa bære ikke mindre end 12,000 Pd. Som nævnt vejer Blokken 8000 Pd. og Blokvognen 4000 Pd. Ude paa Høfden staar en mægtig Svingkran, der sætter Blokken ud i Havet. I de forskellige Høfder mellem Bovbjerg og Seløre er der i Sommer udlagt ca. 1000 Blokke, og i Høfderne fra Knoppen til Thyborøn

er der i mange af dem nedlagt fra 100—250 Blokke. Der maa være roligt Hav, naar Blokkene lægges ud, og nu, da Efteraaret er inde, er dette Arbejde saa næsten sluttet. Der støbes nu nye Blokke til senere Udlæg. Men Høfderne, Vestkystens solide Vogtere, staar nu styrket til at modstaa Havets Angreb i de kommende Efteraars- og Vintermaaneder. Skal Landets Vestgrænse holdes, saa den ikke sluges af Havet, maa Høfderne vedligeholdes.

Argus.

En af Maskinundervisningens Pionerer.

Den 1. September kunde Folketingsmand A. D. Grathwohl fejre en smuk Mærkedag, idet han da havde været Skoleleder i 40 Aar.

Grathwohl modtog i sin tidlige Ungdom en udmærket teoretisk Uddannelse paa Flaadens Skole for Skibsbygning og Maskinvæsen. Samme Aar, han fik Afgang fra Skolen, oprettede han — den 1. September 1889 — en Undervisningsanstalt for Maskinister, hvortil der den Gang var stærk Trang, og denne Anstalt skabte han med stor Energi og Udholdenhed en god Udvikling gennem Aarene og vandt smuk Anerkendelse for sin Gerning. I 1902 overtoges Anstalten af Maskinisternes Forening, der forenede den med to andre



Skoleforstander A. D. Grathwohl

Københavns Maskinistiskole, fortsatte Grathwohl som Forstander for Skolen og har siden beklædt denne Stilling.

Skoleforstander Grathwohl har som den dygtige, maalbedviste Leder af Undervisningen gennem de mange Aar indlagt sig betydelig Fortjeneste ved sin store Indsats for at holde Undervisningen paa Højde med den rivende tekniske Udvikling.

Paa Jubilæumsdagen strømmede Lykønskningerne frem — ikke mindst fra gamle, taknemmelige Elever.



Kaptajn Hans Skak Hausgaard, Fører af S/S „Kina“, tilhørende D/S „Orient“, er afgaaet ved Døden paa den første Plads, Wiborg i Finland, hans ny Skib anløb.

Den Afdøde var født i Klitmøller i 1882 og kom til Søs i 14 Aars Alderen.

Kaptajn Hausgaard, der efterlader sig Enke og en lille Dreng paa to Aar, var en dygtig og samvittighedsfuld Skibsfører, agtet og anset af sine

Redere og afholdt af sine Kolleger, blandt hvilke hans retlinede og noble Karakter skaffede ham mange Venner, der dybt beklager hans alt for tidlige Bortgang.

FISKERENKENS KORS

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Det var oppe ved Hovedlandejeven ved den lille Fiskerby, at Anders Holst havde lagt sin blandede Varehandel. „Gamle Anders“ havde Skyld for at være en dreven én, som altid havde haft sit paa det tørre; men i de senere Aar efter Konens Død var han helt underlig og passede slet ikke sin Forretning som før i Tiden.

Man vidste godt, at han vilde sælge Huset; men der kom ingen Køber. Gamle Anders var for dreven, mente man, og paa Frieri havde han ogsaa været, det var nærmest for at faa en Medhjælper til Forretningen. Men da det som oftest gaar saadan, at de, der vil have Kvinder til bedste, selv bliver til Nar for dem, havde Anders slet ingen Held med sig. „De gør bare Grin med ham,“ sagde man, og det Resultat kom Gamle Anders ogsaa selv til. Nu var det gaaet op for ham, at i Købstaden vilde han ende sine Dage. Det havde han baade Raad og Lyst til. Blot han kunde hitte en Køber til sin Forretning og Huset.

Saadan stod det til med „Gamle Anders“, da en Dag hans Nevø Peter Holst efter lang Tids Fravær kom ind til ham.

— Det er saa farlig mange Aar siden, Du har været her, sagde Anders til ham.

— Ja, jeg er ogsaa kommen hjem for at hvile mig lidt, svarede Nevøen. To Gange her i Landet paa 16 Aar er vel ikke for meget. Denne Gang kommer jeg ikke for at gaa paa Fiskeri som sidst.

— Aa, det Aars Tid, det gled da saa meget godt, mente Onklen. Du stak bare af for tidlig.

— Maaske; men Sømandslivet har nu alligevel kastet mere af sig. Jeg har da lagt lidt til Side fra Krigens Tid. Saadan nogle Tusinder, som jeg maa se at faa ordentligt anbragt.

Gamle Anders vejrede straks en Chance, saa dreven var han jo.

— Saa skulde Du købe min Forretning og Hus og Hjem, skulde Du. Det vil din gamle Onkel raade Dig til. Siden min Kones Død er jeg bleven saa nedtrykt. Og jeg saa nu helst, at den blev i Familien. Der er ellers nok, der vil have den, og Du var da her og lærte, før Du stak til Søns første Gang.

— De Par Maaneder

— Ja, vel saa, vel saa. Du var jo lærenem, Peter.

Peter rystede paa Hovede:

— Det lader sig ikke gøre, erklærede han. Desforuden

havde han mange Indvendinger. Det var heller ikke derfor, han var kommen o. s. v.

— Du er altsaa ikke gift, fløj det ud af Gamle Anders. Der er dog ellers Kvindfolk nok for en ung Mand som Dig.

— Dem skal man vist helst undgaa, mente Peter. Det havde han gjort hidtil, og derfor havde han sin Kapital uberørt, saaledes ræsonnerede han.

Gamle Anders blev gram i Hu, han havde næsten haabet, at Nevøen vilde have udløst ham fra al hans Kvide.

Peter blev hos Onklen Natten over, men Gamle Anders

havde ingen Stads gjort af sin Nevø, han var kommen til at ligge i Karleværelset, det som han huskede fra før i Tiden. Og om det saa var Karlen fra den Tid, var han der saamænd ogsaa endnu. Den vidtløftige, snakkesalige Tobias var allerede krøbet til Køjs i den anden Seng, da Onklen kom med Gæsten. Peter sagde Godnat til Onklen og Godaften til Tobias og gik til Ro.

Tobias lod ham imidlertid ikke faa Fred, før Peter havde fortalt ham en hel Del om sin Sejlads, og da Peter havde udtømt sine Oplevelser, holdt Tobias for med Tildragelserne i den lille By.

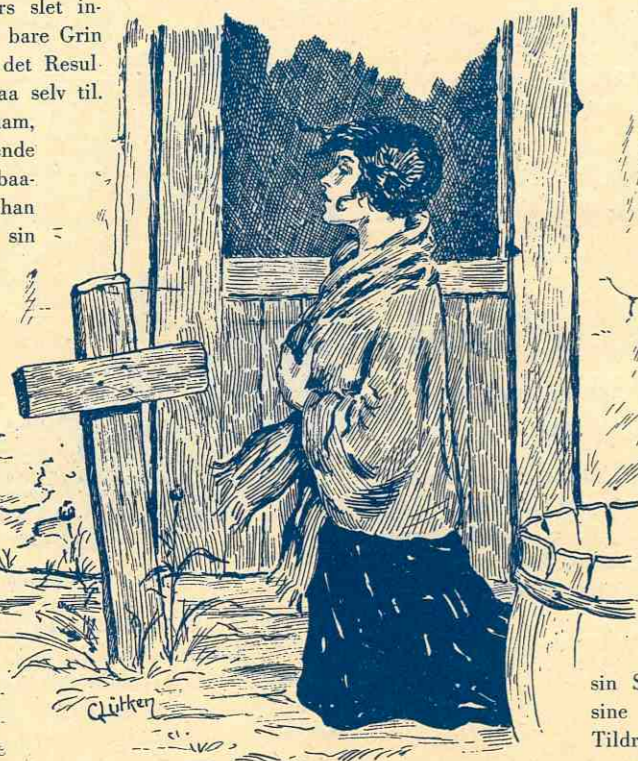
— Ser Du, Peter, Du husker nok den lange Søren fra Kridthuset, han blev gift med Maren Sofie, hun var jo en saare

køn Pige, og det gik saa godt et Par Aar, men saa tog Søren ham for et Aar siden — det var nu ved denne Tid — og de havde da faaet to smaa Tøse, som hun nu sidder tilbage med.

Peter huskede dem begge rigtig godt. Og Tobias fortalte da videre om Enkelthederne:

— Stormen havde raset, men flere Baade var alligevel gaaet ud paa Fiskeri. Henad Aften skyldes en tom Baad op paa Stranden. Kvinderne løb til med deres smaa Børn Stakkels Børn! De hagede sig fast til Mødrenes Skørter, skrigende og grædende. Og stakkels Mødre! Saa snart de saa Baaden, sagde de med et dybt Suk: Det er ikke hans! Og saa hviskede de: Det er Sørens!

Mellem disse angstfulde Kvinder fandtes én, der var kønere og mere sørgmodig end de andre; hun kom lidt bagefter, fordi hun bar et grædende lille Væsen paa Armen, medens en lille Tøs holdt i hendes Skørter Det var Maren Sofie!



Enken knælede foran Korset

Da hun genkendte Baaden, sank hun paa Knæ. De gamle Fiskere rystede paa Hovedet, da de saa den unge Enke rejse sig, bleg, men med tørre Øjne, stryge Haaret tilbage fra Øjnene for ligesom bedre at gennemskue den mørke Horizont, og saa kaste et hadefuldt Blik mod Søen, der havde berøvet hende hendes Støtte. Hun raabte fortvivlet: — Forbandede Sø, det var anden Gang, tredje Gang skal aldrig ske! — Hvad mente hun med det, spurgte Peter.

— Det forstod vi ikke, for hun havde da ikke mistet andre derude end Søren, men saadan sagde hun nu, og dette Udbrud fik ingen god Klang mellem Folkene. En skønne Dag kom det ogsaa Præsten for Øre, og han talte ilde til hende. . . . Det er jo fra Søen, Føden skal komme her paa Egnen, havde han sagt, og hun fortrød det jo ogsaa, men gifte sig igen, vil hun ikke, der er flere Fiskere, som har været ude efter hende, maa Du vide, men hun vil ikke

Og Baaden blev aldrig til Baad mere — ingen skulde ud at fiske i den, den blev hugget op, og da det graadige Hav ikke gav Søren tilbage, gjorde hun et Kors af et af Bundbrædderne og plantede det bag Huset; det kalder hun nu Sørens Grav.

Peter fik ikke mere nyt fra Egnen den Aften. Tobias gaaede, trak Vejret dybt, og saa sov han.

Næste Morgen, da Tobias vaagnede op, var han alene i Kamret, og da Gamle Anders spurgte efter Peter, kunde han kun forklare, at han maatte være listet temmelig tidligt afsted, han havde da ikke hørt ham sige Farvel.

Peter havde opholdt sig ved Stranden i flere Timer, alle hans Tanker havde dvælet ved Maren Sofies ublide Skæbne, nu vaklede han mellem, om han skulde forsvinde fra Stedet eller blive?

Søen brølede, Stormen hylede, og et Uvejrs var ved at bryde løs med fuld Kraft. Under saadanne Forhold maatte han blive, han havde jo prøvet saa meget allerede, at han ikke flygtede, hverken fra den ene eller anden Tilskikkelse, og lidt efter stod han atter i Onklens Hus.

— Hvad skal Du med alle de Lækkerier, spurgte Onklen ham, da han halede forskellige dyre Sager ned fra Reoler og Skuffer og stoppede dem ned i sine Lommer. — Aah, lidt Handel kan jeg da nok unde Dig, Onkel, værsgod! Peter betalte og gik.

Gamle Anders saa forbavset efter ham.

Hans Nevø gik med hastige Skridt forbi de gamle, kendte Huse, han maatte passere for at naa Enkens Hus. I Frastand saa han flere Bekendte, men han havde for travlt til at stoppe op nu, han traskede blot videre, indtil han stod udenfor Enkens Hus.

Han bankede paa, ventede lidt, lukkede derefter selv

Døren op, da Stormens Hyl ikke havde ladet ham høre det svage „Kom ind“, der gentagne Gange var bleven sagt indenfor.

— Min Gud, er det Dig, udbrød Maren Sofie med rystende Stemme.

Peter ligesom følte Tænderne klapre i Munden, men der var kun et hastigt Udbrud af Sindsbevægelse, der kan ramme selv den mest staalsatte Mand.

Det ligesom isnede ham gennem Marv og Ben, da han saa Enkens fattige Hjem. Værelset var næsten tomt, Blæsten slog ned gennem Skorstenen og bragte Kulde ind i Stuen. Enken sad og arbejdede med Fiskenet, og to Smaapiger tumlede om nede paa Gulvet.

— Ja, ser Du, jeg har hørt om Dig, og nu vil jeg da blot have Lov at være lidt her under Uvejret. Tale lidt med Dig. Han satte sig overfor hende. — Det er jo saa længe siden, vi taltes ved.

Enken svarede ikke, hun sænkede blot sit Hoved, og mange sælsomme Tanker kom hende i Hu.

Ser Du, vi kunde jo ikke begge eje Dig, og saa var

Søren da ogsaa mere støt og mere — ja maaske mere værdig jeg tog Hyre i Stedet jeg glemte

Jer Hørte ikke noget herfra før i Nat af Tobias hos Onkel . . . Her er lidt deroppe fra, jeg tog med . . . Ja, jeg ved jo nok, du ikke trænger til det eller maaske ikke vil have det, men Børnene Og Peter tak nu alle sine Sager frem og lagde dem paa Bordet.

Børnene lo til Sømanden og strakte de smaa Hænder frem efter de lækre Sager.

— Det er jo til Børnene, gentog han helt skamfuldt, da han læste i Enkens Øjne, at hun havde forstaaet ham. Og for at skjule sin Bevægelse kyssede han den mindste af Pigerne, og efter at have tørret sig om Munden med Jakkeærmet sagde han: — Naa, spis nu bare væk, Børn. Han tog den ældste Pige op paa Skødet.

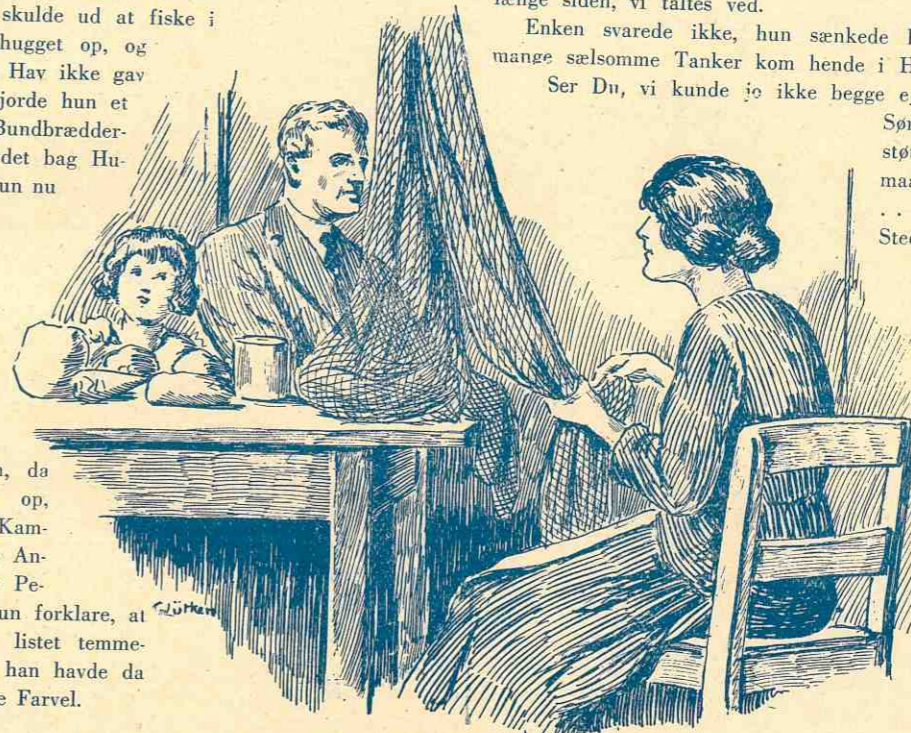
Enken saa fra Børnene til Peter, og det var ligesom der kom noget mildt over det sørgmodige Ansigt, noget ganske forandret, noget, som mindede Peter om dengang han gik med søre Længsler efter at eje Maren Sofie.

Hun stirrede blot tavs paa Barnet paa hans Skød.

Jo mere Peter saa sig om i Værelset, des mere sørgmodig følte han sig, og han tænkte i sit stille Sind:

— Søren, min stakkels gamle Ven, hvilken Elendighed i din Kahyt! Saa satte han Barnet ned paa Gulvet, kløede sig bag Øret, rejste sig og stillede sig foran Enken, der betragtede ham med fugtige Øjne.

— Læg nu dit Arbejde lidt tilside, Maren Sofie, og lad



— Ser Du, vi kunde jo ikke begge faa Dig



os tale lidt sammen om — ja, om Fremtiden. Saa tog han hendes Haand, saa varsomt, som han formaaede. Og næsten hviskende udbrød han: — Vil Du stadig sidde tilbage . . . som Enke?

Der blev et Øjeblik Stilhed.

— Ja, jeg ved jo nok, at Søen er grum, begyndte Peter igen, men den giver jo Brød til mange Munde, og om Du giftede Dig igen, vilde stakkels Søren jo nok forstaa det . . . Ja, Tobias fortalte, det var ved denne Tid, i et saadant Vejr — blytung Himmel gør Sindet bittert.

— Jeg har taget min Beslutning, jeg gifter mig ikke igen, svarede hun ligesom afværgende yderligere Diskussion angaaende dette Tema.

— Du har mistet to . . . derude . . . fortalte Tobias. . . . Hvem var da den anden? indledede Peter paany Samtalen.

Atter blev der Stilhed en lille Stund.

Saa fyldtes hendes Øjne med Taarer. Og endelig kom Svaret: — Det var jo Dig, jeg tænkte paa . . .

Ved at se Moderen græde havde de smaa Rollinger nærmet sig, saa de ligefrem spærrede Vejen for Peter, der havde i Sinde at slynge Armene om Moderens Hals. Han stod nu med sænkede Øjne og krammede sin Hat mellem Fingrene, medens Enken betragtede ham med et sørgmodigt Aasyn.

— Om et Øjeblik skal jeg være her igen, næsten raabte han, idet han ganske umotiveret fløj ud af Døren

Enken forstod ikke straks, hvad egentlig Peters Mening

havde været; men hun anede, at noget godt vilde ske. Det havde hun fuld Fortrøstning til . . . alene hans Besøg havde været hende en Oplevelse, hun syntes at maatte takke Forsynet for.

Uvejret var trukket over, da Peter vendte tilbage og fandt Enken knælende foran Korsset bag det lille fattige Hus.

Han stod et Øjeblik stille ved Siden af hende, saa rejste han hende varsomt op, slyngede Armen og hendes Hals og førte hende ind i Stuen.

— Ser Du, Maren Sofie, nu er jeg kvit med Søen, jeg har købt Onkels Hus og Forretning deroppe ved Hovedlandevejen, og hvis Du vil være min for Resten af Livets Sejlsads, saa skal Smaapigerne nok faa en god Fader.

Et pludseligt Solglimt lyste ind i den fattige Stue og varslede en god Fremtid for Enken, da hun lagde sit Hoved paa hans Skulder og gav ham sit Ja.

Forretningsovertagelsen og Brylluppet gik hurtigt fra Haanden — men før det nygifte Par drog ind i det ny Hjem, blev Enkens lille Hus solgt, og en Aftenstund havde Peter ubemærket roet ud paa Søen med Søren's Kors, som han stiltiende sænkede med nogle tunge Sten, idet han stille udbrød:

— Sov nu i Fred, min gamle Ven Søren. Nu skal Du se, at der skal komme Beskøjter til dine kære. Jeg skal nok værne din Enke og dine Børn i Fremtiden.

— Med Guds Hjælp, tilføjede han højtideligt.

Det var Peters Farvel til Søen.

Kampen om Verdens Hastighedsrekord

TIL den store Søsports-Regatta, som i Aar afholdes i Harmsworth, vil mange forskellige større og mindre Fartøjer blive præsenterede. Selvfølgelig samler Interessen sig

mest om Nyhederne, som de mange Deltagere, der er anmeldt til Stævnet, møder frem med.

Stadig er Eksperterne i travl Aktivitet med nye Konstruktioner, Forbedringer og Typer, hvormed man vil optage Konkurrencen for at opnaa den saa stærkt eftertragtede Verdensrekord.

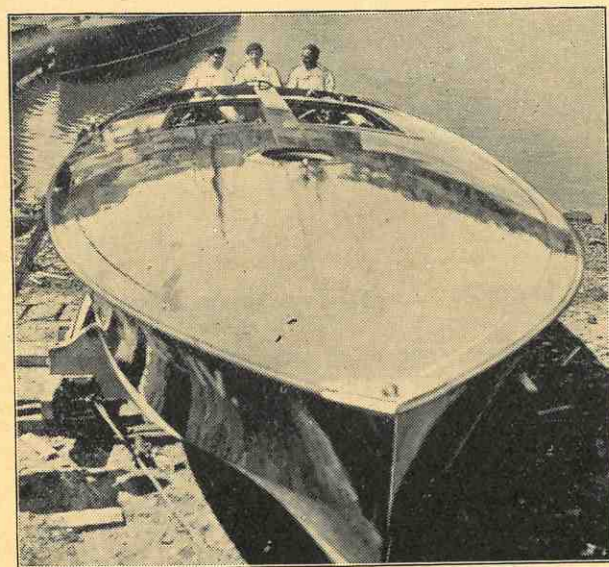
En stor Chance formener man i Aar, at den kvindelige Deltagerske, Frk. Carstairs, vil have med sin højst ejendommelige Nybygning „Estella IV“, som ved forudgaaende Prøveture har opnaaet en fænomenal Hastighed, vel at mærke under nogenlunde rolige Forhold.

Hvorledes „Estella IV“ med sit højst ejendommelige Overdæk vil komme frem, naar Søen er i Oprør, næres der derimod adskillige Betæneligheder ved, thi alle Forhold maa tages i Betragtning.

Frk. Carstairs, der med meget store Omkostninger har eksperimenteret med sit Baadebyggeri igennem flere Aar i U. S. A., har paa Forhaand udtalt, at hendes ny Baadetype med de tre kraftige Motorer paa 1000 H. K. hver, sikkert vil sætte Verdensrekorden i Aar, og hun paastaar endvidere, at hendes Baadtype er af den Beskaffenhed, at den tillader yderligere Forbedringer, saaledes at den Hastighed af 105 miles i Timen, hun mener at ville opnaa ved den kommende Regatte, yderligere vil kunne sættes op.

Stævnets Resultater imødeses med den største Interesse.

17. Juni 1930, 300 Aarsdagen for Gustaf II Adolfs Afrejse fra dette Sted til Feltoget i Tyskland. Det skal efter Billedhugger C. Carlmans Udkast bestaa af et Linieskibsanker, liggende paa en 12 Meter høj Granitsokkel.



Kraftbaaden »Estella IV« med Ejerinden Frk. Carstairs, Kaptajn Campell Marshall og Ingeniør Harris agterud

Til Minde om det Vandomraade, hvorfra mange navnkundige Togter af den svenske Orlogsflaade i sin Tid er udgaaet, paatænkes det ved *Ålvsnabben* i Nærheden af Stockholm at rejse et Monument, som skal afsløres den



De flyvende Baade

EN Sport, der overskygger saa at sige alle andre i Popularitet, er for Tiden „Outboard racing“ i Amerika.

De flyvende Baade har nu ogsaa holdt deres Indtog ved vore hjemlige Kyster.

Sejladsen med de smaa, lebyggede Motorbaade med Paahængsmotor, de smaa Skøjter, der syner næsten slet ingen Ting, og som dog ganske har revideret Begreberne om Hastighed til Søs.

Vi fik alligevel en Smule Respekt for dem, da Ingeniør *Drescher* i Sommer sejlede over Kattegat med en Elto Outboard Baad paa 13 Fod.

Men i Udlandet, og i Særdeleshed i Staterne, er Synet af dem ganske almindeligt.

I U. S. A. er der i Løbet af et Aars Tid mindst fremstillet op mod en Million, og der er ikke en Kyst, ikke en Flod, ja, næsten ikke et Vandhul, hvorover de smaa, gesvindte Baade ikke kommer farende.

Og der kan præsteres mange morsomme og interessante Sejlads med en saadan Baad udover et Kapløb over Bølgetoppene.

Man vil sikkert studse ved at høre, at der ogsaa kan springes med dem til Søs. Amerikanerne har fundet paa ligefrem at lave Springkonkurrencer, og de løser Opgaven ved et snildt Arrangement, en morsom Tingest, der ligesom et Slags Springbrædt sænkes skraat i Vandet og faar Baaden til at ryge højt tilvejs for saa atter at lande glat paa Vandets Overflade.



En »Baby Whale« sætter i Spring over Bølgetoppene

I Florida har man bl. a. afholdt en Del Konkurrencer i den Retning, som har samlet Tusinder af Tilskuere, som fra Strandbredden, i Baade og Skibe med den største Interesse har fulgt denne hypermoderne Adspredelse.

Man har haft Totalisator og holdt Væddemaal om Deltagernes Placering under Opløbet i de almindelige Løb, og i Springkonkurrencen har det vist sig, at en Elto Outboard har præsteret et Spring paa 16 Fod i Højden og 30 Fod i Længden over Vandoverfladen.

Men selvfølgelig kræves der til *Outboard racing* stor Dygtighed fra Deltagernes Side for, ligesom i enhver anden Sportsgrænse, at opnaa et fint Resultat. Og stor Træning maa der ogsaa til; alene at staa godt fast forvolder i Begyndelsen Sportsmændene store Bryderier, men som altid, Øvelse gør Mesteren, og forbavsende hurtigt gaar det fremad, jo mere fortrolig man bliver med sin Baads Bevægelser og Manøvrering. — Hvor vidt vi kan drive det til herhjemme indenfor den ny Sports Rammer, er ikke godt at vide, et er i hvert Fald givet, og det er, at man næsten maa være stor Velhaver for at anskaffe sig en saadan Baad. Det er alt for høje Priser, de Herrer Mellemløbere forlanger herhjemme, i Udlandet kan Baadene antagelig erhverves langt billigere; men det er jo heller ikke enhver givet at ofre alt for store Penge for at drive en ny Sport.

Fremtiden vil vise os, om den nye Sportsgrænse slaar an herhjemme.



Det gælder om at holde Balancen i en Elto Outboard

Kaptajn *Emil Ruge*, der nu er pensioneret efter i mange Aar at have været i D/S „Øresund“ som Fører, fylder den 5. Oktober 70 Aar.

Den afholdte Kaptajn vil sikkert modtage mange Lykønskninger paa Fødselsdagen fra sine Venner paa begge Sider af Sundet.



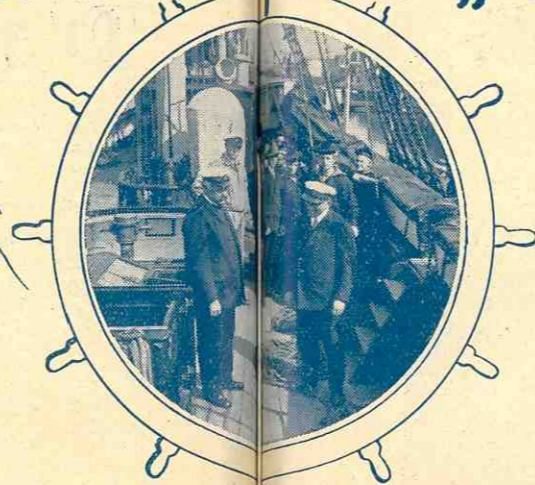
De vordende Sømaend paa „Georg Stage“



Kaptajn Junker og Overstyrmand Svendsen holder Søndagsparade. Paa en Helligdag skal Klundset være i Orden fra inderst til yderst.



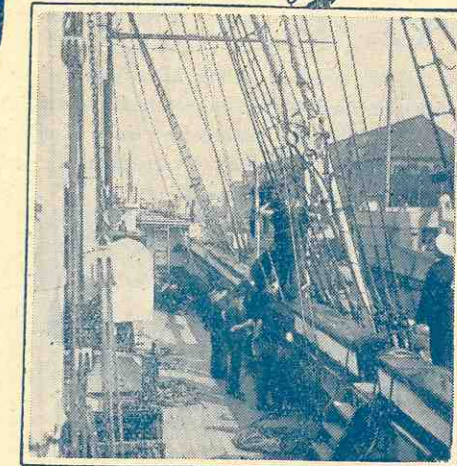
Merssejl rebes. — Og det skal vi ikke være længe om.



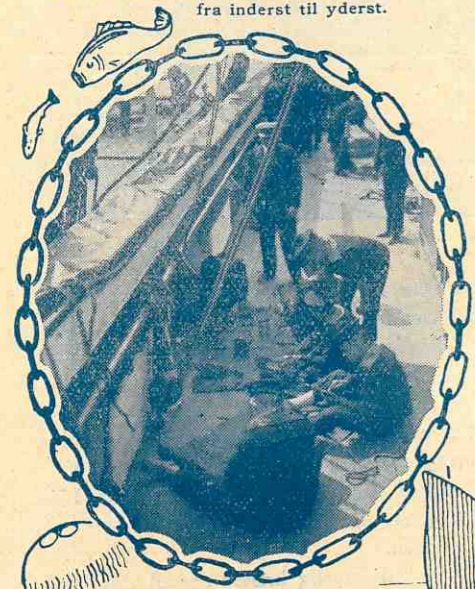
Dagens ting droftes. — God og sundt g'ir Appetit.



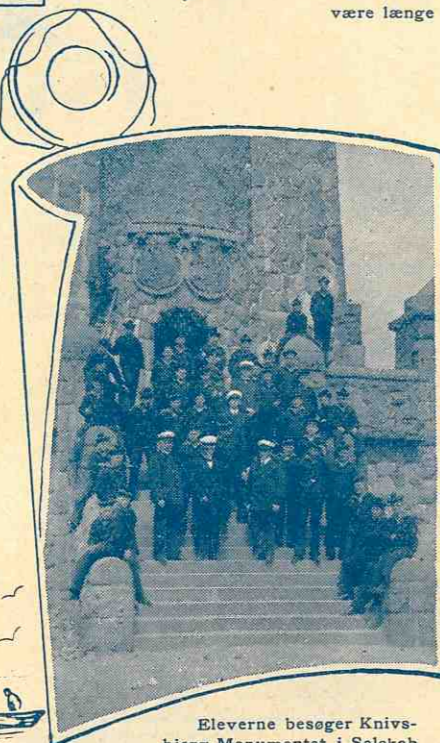
Røjlræen rigges ned. — Ingen Slinger, bare fornuftig.



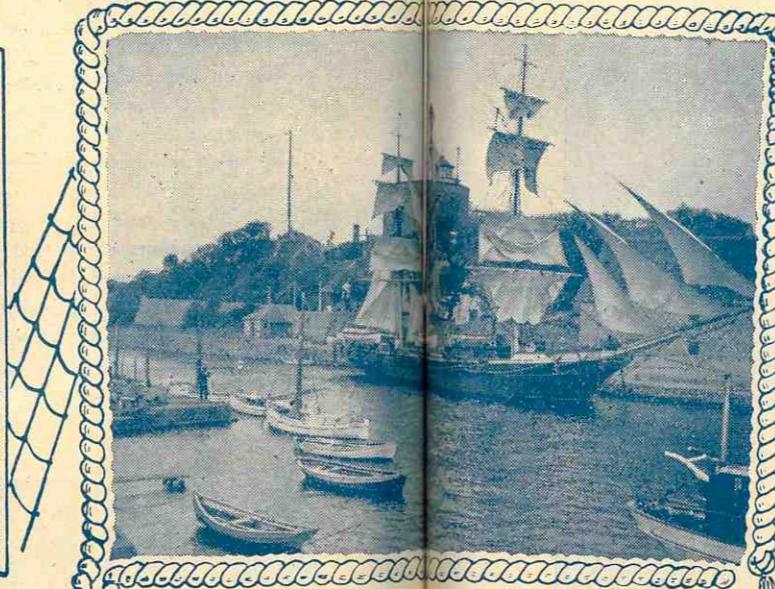
Røjlriggen. — Hold godt fast og fir gelinde.



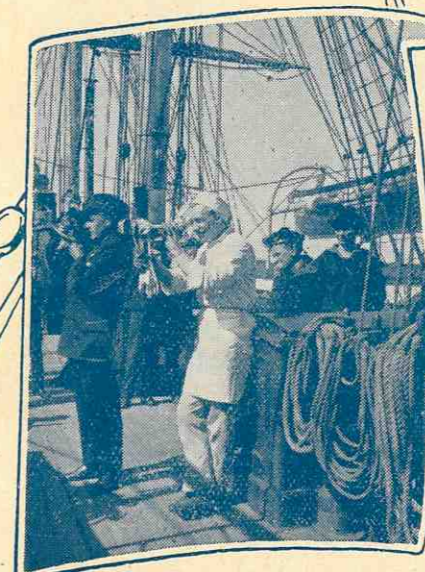
Eleverne forser Blokkene (renser og skiller dem).



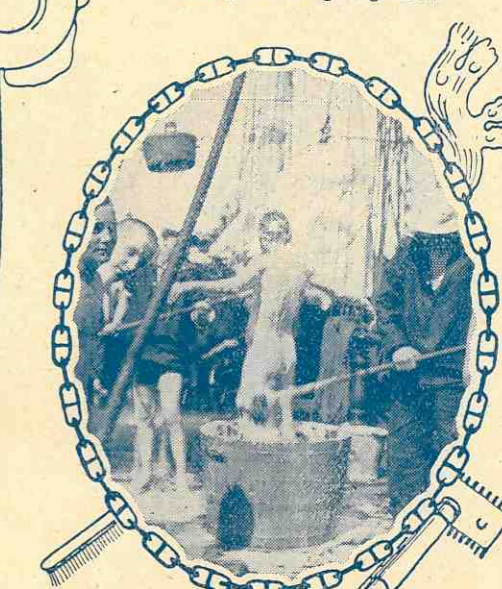
Eleverne besøger Knivbjerg-Monumentet i Selskab med Kommandør Bræstrup, Kaptajnen og Overstyrmanden. — En Landtur til Afveksling.



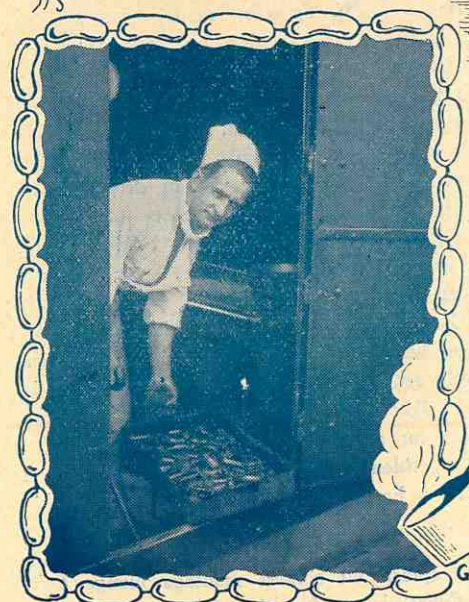
Redningsøvelser paa Chino med Raketapparat. — Det er vigtigt!



Kokken maaler Solhejden med et Kødben. — Ikke ilde!



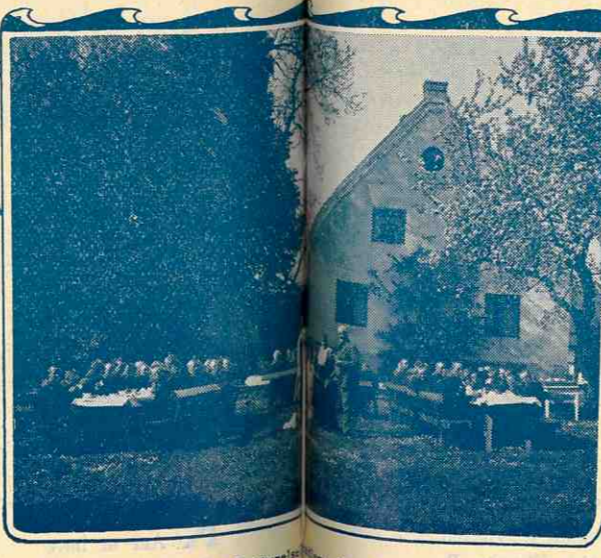
Sæbe- og Styrtebadet. — Renlighed er en god Ting.



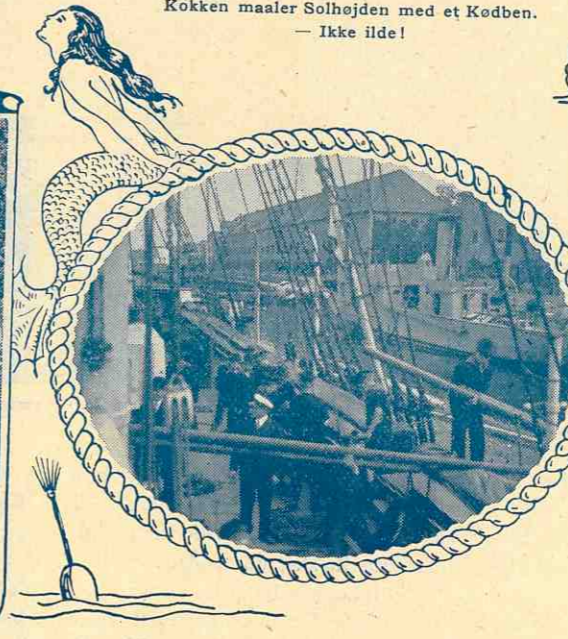
Kokken tilbereder Høstsildene.



Ræerne rigges af og mærkes. — Man afleverer, som man modtager.



Besøg hos Bestyrelsesmedlem, Dr. Stage i Rude. — Chokolade og smager — ah!



Afrigning. Ræerne manøvreres til Prammen. — Et lille Snuptag til.



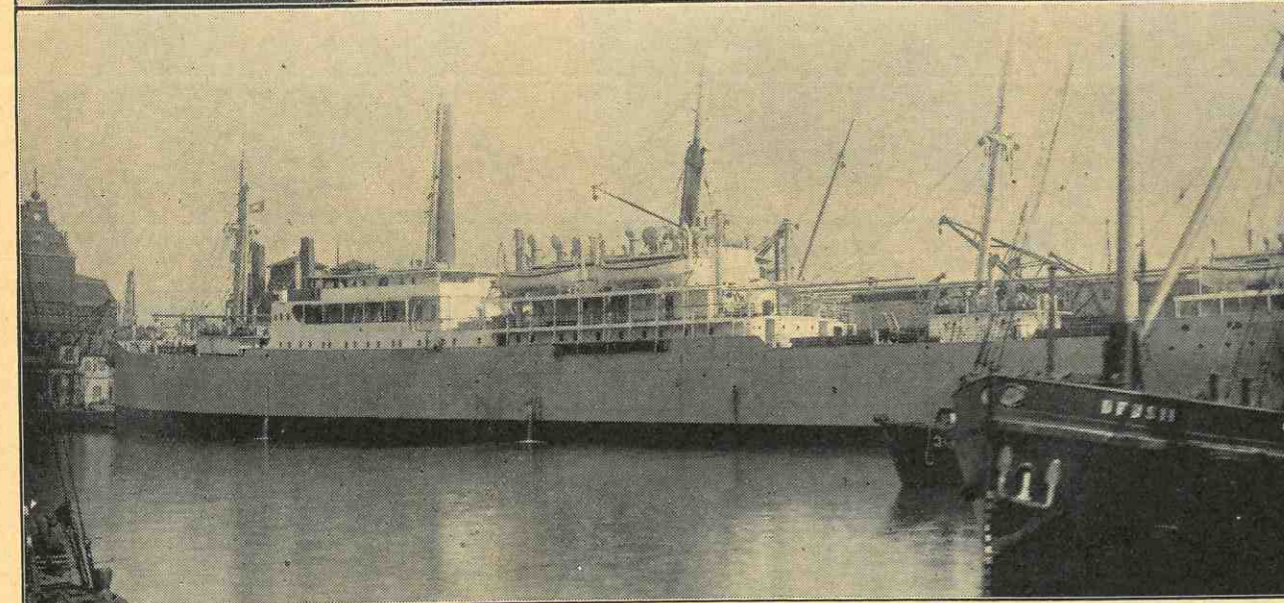
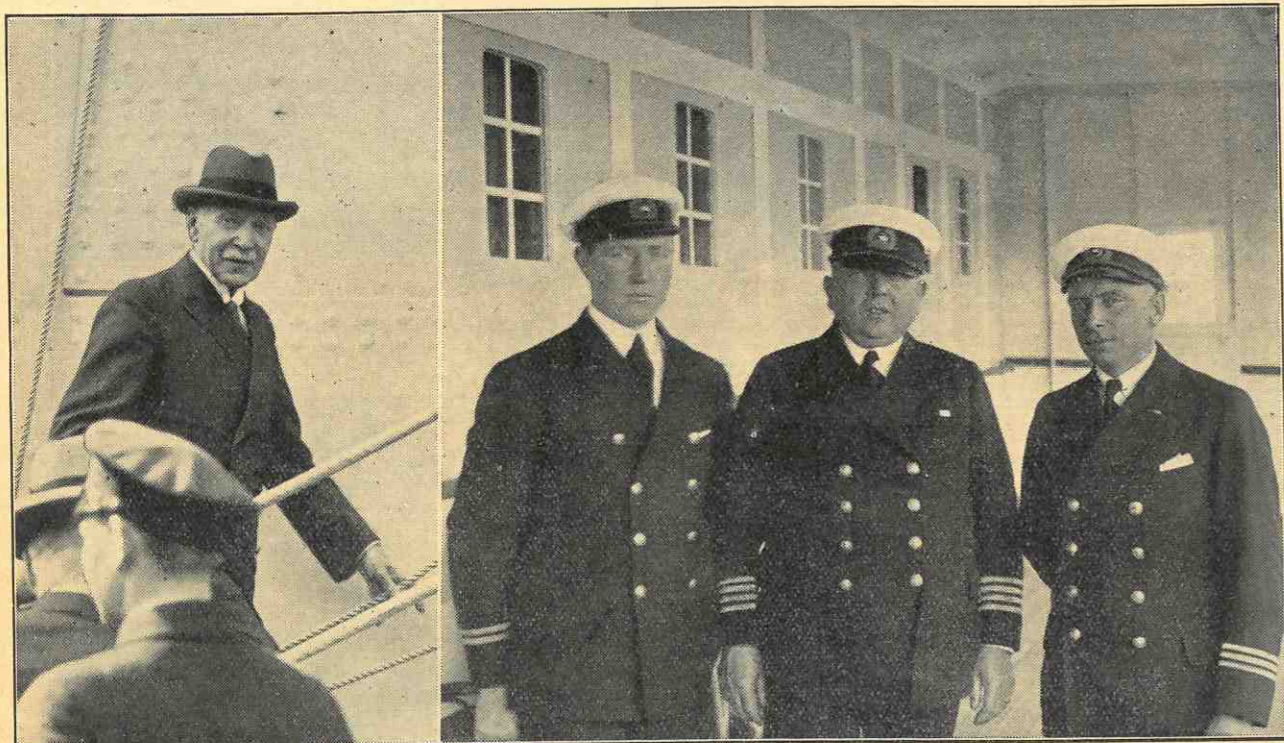
Mærkepladerne til det løbende Gods sorteres. — Der skal være Orden paa Grejerne.

Ø. K.s nye Motorskib „Alsia“

Det er en mægtig Indsats „Det Østasiatiske Kompagni“ har ydet med sine Dieselmotorskibe med de efter danske Landsdele latiniserede Navne, lige siden Kompagniet for en Snes Aar tilbage sendte sit første Skib „Selandia“ ud paa

Det bør siges, at Skibet er en Pryd for dansk Skibsbygningskunst, og for Nakskov Skibsværft er det al Ære værd.

I Henseende til Konstruktion, fragtbærende Elementer, Ma-



Fra venstre: Etatsraad H. N. Andersen gaar om Bord — 2. Styrmænd R. Mogensen, Kaptajn P. Topp og 1. Styrmænd A. Jensen M/S „Alsia“ ved Bolværket i Frihavnen for Jomfrurejsen

Verdenshavene. En imponerende Flaade, hvortil nu føjes „Alsia“, der laster 8100 Tons og er 442 Fod langt. „Africa“ laster ganske vist mere, og „Danmark“ er ganske vist længere; men det allerstørste i Flaaden bliver dog det nye „Amerika“, der er under Bygning. Alligevel fylder „Alsia“ godt, naar man ser det præsenteret som fornylig før Jomfrurejsen.

skinanlæg (to 7-cylindrede Hovedmotorer, udviklende 6700 HK. og givende Skibet en Fart af 14½ Knob i lastet Tilstand), nautiske Installationer o. s. v. er „Alsia“ naturligvis i forreste Række, up to date.

Hvad Laste-Indretningen angaar, skal blot nævnes, at der er fem store Luger til Lastrummene, som betjenes af fjorten Lossebomme med tilhørende elektriske Spil (fra Thomas B.

Thrige i Odense). Løfteevnen er fra syv til tre Tons, svarende til Bommene, og for Indtagning af svært Gods er ved Luge 2 anbragt en Bom, der kan tage indtil fyrretyve Tons. Baa de Styremaskine og Ankerspil er elektrisk drevne. For Navigeringen er alle de nye tekniske Hjælpemidler taget i Brug. Redningsmateriellet er saa rigeligt, at Baadene i hver Side kan tage alle ombordværende.

For Passagerernes Velbefindende er der sørget ovenud ekstra som paa det fineste Hotel i Land.

Ogsaa for Skibets Besætning er der gjort alt, for at det kan være saa godt som muligt. Kaptajn og Styrmænd bor paa

Broen. Maskinmestrene bor paa Baaddækket med direkte Adgang til Maskinrummet. Dæksbesætningen har deres Kamre og Messer — hyggelige og luftige — i Agterskibet.

Ind i Konkurrence-Kampene paa Verdenshavenes gyngende Valplads sejler nu „Alsia“, udstyret og indrettet paa Grundlag af alle de Erfaringer, man har udgrundet specielt for Kompagniets faste Rute paa Bangkok, som „Alsia“ er bestemt for.

Etatsraad H. N. Andersen og Frue gjorde Rejsen med til Hamborg, en Rejse, som blev en prægtig Begyndelse, der lover godt for „Alsia“s Fremtids-Sejlad under Dannebrog og Ø. K.s hvide Kontorflag.

Liniedaaben under Ækvator

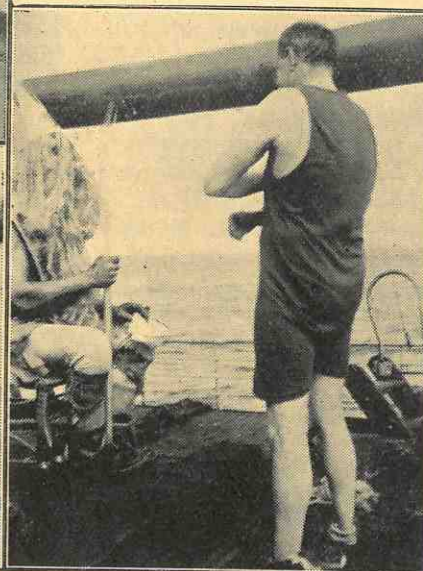
Den udøbte Hovmester i D. F. D. S.s S/S „Nevada“ gennemgaar Processen paa Skibets sidste Rejse.

Til den store Højtidelighed



var mødt saa mange Honoratiores og Tilskuere, som tænkes kan.

Der var ingen Uvedkommende, som fik Adgang.



FRA „Vikingen“s gode Venner om Bord i S/S „Newada“ — ikke mindst den fortræffelige Fotograf — modtog vi forleden den lille Buket af Billeder fra den ovenstaaende Festivitas. Det øverste Billede fremstiller saaledes Aspiranten alias Hovmesteren om just ikke i knælende Stilling, saa dog lige paa Nippet dertil under Neptuns frygtindgydende Havbas og kongelige Velvilje. Billedet til venstre giver os den

uundgaelige Barberingsproces med den temmelig velvoksne Klinge. I Midten ser vi selveste Havens Behersker med sit maleriske Følge placeret efter Rangforordningens indviklede Paragrafer. Endelig viser det sidste Billede den lykkelige Nydøbte stolt og værdig, skønt lidt øm i Knoglerne, takkende for den ham vederfarede Ære, der nu giver ham et stort Appendiks i hans Sømandskab.

Fra Burmeister & Wain sattes forleden Dag et Dieselmotor Fragtskib, Værftets Byggenummer 567E, bygget til Herrer Skibsredere Boe & Petersen, Oslo, i Vandet.

Skibet bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 325'—0" × 49'—10" × 23'—0", og Bæreevnen er ca. 5500 ts. d. w.

Det forsynes med en Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 1800 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, som døbt af Fru Skibsreder Gudrun Pedersen, fik Navnet „Hallingdal“.

Naar Søen drager -

Af Aho — Med Tegning af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Vi sad sammen, vi to unge Ægtemænd, ude paa Verandaen af vor Sommervilla, havde faaet vor Middagslur og var nu i Lag med Kaffen, vi sad og røg og saa ud over Fjorden, hvor der blæste en støt, frisk Sydost hen over den dybblaa Flade.

„Der er god Vind i Dag,“ sagde min Ven, og jeg indrømmede, at jeg var ganske af samme Mening.

Men vi havde det ikke rigtig godt selv. Vi sad og vendte Ryggen halvt til hinanden og gad ikke snakke. Vi saa blot mismodig over mod den anden Side af Fjorden, hvor Byens lille hvidmalede Strandrestauration tittede frem, og derfra saa vi paa vor Sejlbaad, som laa nede ved Stranden og dansede paa Bølgerne og utaalmodig rykkede i Fortøjningen. Vi ejede Baaden sammen, vi havde i Fællesskab ladet den bygge, og vi havde selv malet den og sørget for Sejl til den. Det havde været vort kæreste Arbejde sidste Vinter, om Aftenen havde vi siddet og snakket om den, og hele Foråret havde vi haft travlt med at udstyre den. Og da det var blevet Sommer, havde vi kun tænkt paa godt Vejr, og det sad vi da ogsaa nu og tænkte paa.

Men samtidig kunde vi ikke lade være at tænke paa, at vi desværre var gifte begge to, og at vi havde unge, smukke Hustruer, som elskede os saa uendelig højt, men som ikke kunde fordrage vor Sejlbaad. Enhver Lejlighed greb de til at tale ilde om den, og de begyndte at gabe, saa snart vi snakkede om, hvor herligt det var at sejle. Og hvis vi saa ikke hørte op dermed, begyndte de at ironisere og lod os høre Spydigheder om Mændenes smaa Passioner. Og naar vi lod, som vi ikke forstod, fra hvilken Kant den Vind blæste, blev de fornærmede og gik ud i Skoven, hver til sin Side. Vi skyndte os naturligvis efter dem for at se at faa dem gode igen, men saa sagde de, at vi slet ikke brød os om dem, at vi med Vilje forsømt dem, at vi kedede os i deres Selskab, og at det havde været en stor Skam af os at gifte os med dem, naar vi ikke brød os mere om dem.

„Men vær dog nu ikke saa taabelig, min egen Ven!“ — „Aa, lad mig være i Fred! . . . Gaa du blot ud at sejle . . . Jeg skal saamænd ikke holde paa dig . . . Gaa du bare, din Ven længes vist meget efter, at du skal komme . . .“

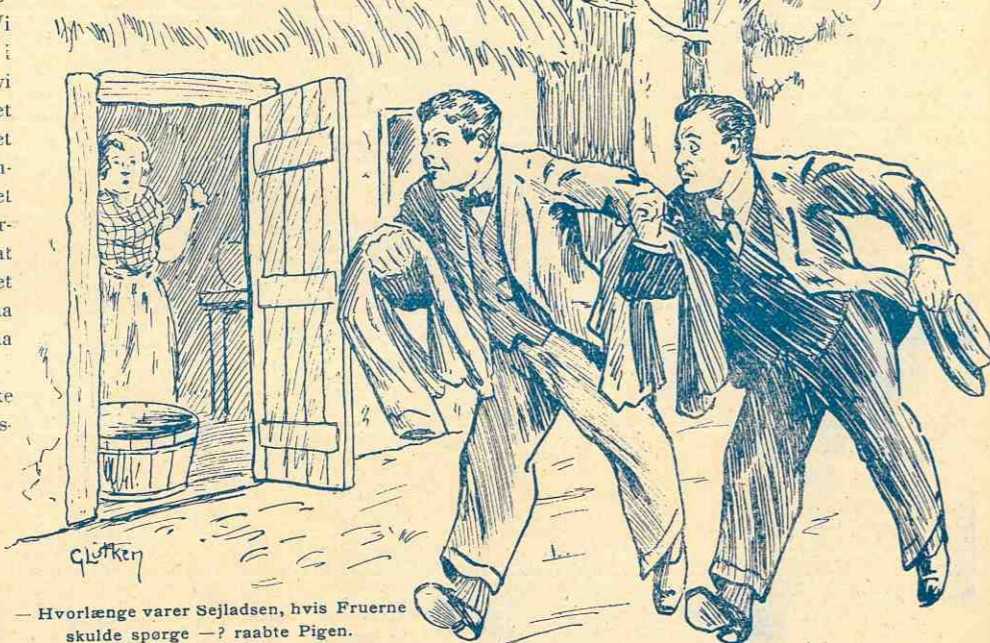
„Men jeg vil jo ikke, naar du ikke synes . . .“
„Ja, men jeg vil, at du skal tage ud . . . ellers faar du jo heller ingen Fornøjelse af „den gode Vind“ i Dag.“

„Vil du da ikke følge med?“
„Nej! — Aa, jeg kan saa godt se paa dine Øjne og høre

paa din Stemme, at I morer jer meget bedre, naar I er alene ude . . . vi forstyrrer jer bare.“

Og det var mig ikke muligt at overbevise min Hustru om, at jeg da nok kunde holde af hende, selv om jeg ogsaa holdt af at sejle. Og jeg slap ikke, førend jeg havde svoret paa og med Kys bedyret, at jeg ikke brød mig det allermindste om at sejle. Bare en Gang imellem kunde jeg sejle ud, naar min Ven absolut vilde have mig med.

Min Ven havde rimeligvis gi-



— Hvorlænge varer Sejladsen, hvis Fruerne skulde spørge —? raabte Pigen.

vet samme Løfte som jeg selv; thi hele Ugen igennem havde vi ikke været ude en eneste Gang. Vi havde hver evige Dag spadseret i Skoven med vore Hustruer og plukket Bær og havde drukket Kaffe paa Højen og siddet i Lysthuset og læst højt.

De var naturligvis lyksalige; de lyste af Tilfredshed, og de lavede Dessert til os. Men selv blev vi mere og mere mismodige, vi følte, at vi led uforskyldt, at vi kedede os, og derfor sad vi nu ogsaa paa Verandaen med Ryggen mod hinanden og mælede ikke et Ord.

Vinden var prægtig, Baaden saa køn, og saa laa den og gyngede saa fristende. Men vi turde ikke engang tænke paa at sejle. Maaske vi senere, i en fjern Fremtid engang, naar de ikke mere elskede os saa urimeligt, kunde have Haab om at genvinde vor Frihed — men i Sommer — umuligt — hvis da ikke Lykken skulde komme os til Hjælp, saa at vi fik Lejlighed til at stikke af engang, naar de var borte . . .

Pigen passerede os, og jeg tog en fortvivlet Beslutning om at bede hende hente Kognaksflasken, saa vilde jeg drikke mig fuld og saa sige dem Sandheden. Der var vel nok saa

meget Kognak tilbage i Flasken. Men saa spurgte min Ven vrangent:

„Hvor er Fruerne henne?“

„Fruerne gik ud for at plukke Bær; de sagde, at de kom snart tilbage.“

„Hvor snart?“

„Ja, de sagde blot snart.“

„Du kan godt tage Kaffebakken ud med dig.“

Og jeg opgav min Plan om at bede om Kognaksflasken. Jeg havde tænkt, at de sad inde i Lysthuset og ventede paa, at vi skulde komme ud til dem.

„Du har vel ikke slaaet Sejlene ud til Tørring efter Regnen i Morges?“ spurgte min Ven pludselig med en noget usikker Stemme.

„Nej.“

„Har du noget særligt for i Dag?“

„Nej — ikke saadan. Hvorfor det?“

„Aa, jeg mente, at vi maaske ellers saadan kunde gøre et lille Slag ud over Fjorden . . .“

Det var saaledes ham, der først havde foreslaaet det. Jeg kunde altsaa sige, at det var hans Skyld, for naar han absolut vilde have det, saa var jeg nødt til at sejle ud med ham.

„Ja—a, det kunde vi jo maaske.“

„Ja, det vil da sige, hvis det kan more dig, hvis du selv har Lyst.“

„Ja vist har jeg Lyst . . .“

Den Lurifas! Nu havde han ogsaa dækket sig; han vilde bare sige, at han havde gjort det, fordi jeg havde Lyst.

„Ja, skal vi afsted, saa lad os komme afsted straks.“

„Jeg er færdig lige paa Øjeblikket.“

Vi undgik at berøre det Spørgsmaal, som vi dog begge tænkte paa. Men Pigen undlod det ikke, da hun saa vore Forberedelser: min Ven stoppede nogle Æsker Tændstikker i Lommen, og jeg fyldte mine Lommer med Cigaretter, medens vi begge kastede vore Sommerfrakker over Armen. Da vi passerede Køkkendøren, raabte hun efter os:

„Bliver Herren længe ude paa Søen, hvis Fruerne spørger efter dem?“

„Sig til dem, at det har regnet i Morges, og at vi var nødt til at tage ud for at faa Sejlene tørrede.“

Hvis vi ikke havde skammet os for hinanden, havde vi sat afsted i Spring ned til Stranden. Som en Pil fløj Jollen ud fra Land og laa straks efter paa Siden af Lystbaaden.

Hvor jeg nød det, da jeg hejsede Sejlene, og hvilken Musik i mine Øren, da Tovet skreg i Blokkene! Med hvilken Energi øste han ikke Vandet ud, og hvor dirrede han formelig, da han klarede Skøderne. Og Hjertet sad helt oppe i Halsen paa os af Henrykkelse over, at vi endelig en Gang var sluppet afsted. Jeg var lige ved at gaa over Bord, og han kunde knapt faa Rorpinden stukket i Hullet, saadan rystede han paa Haanden.

Naar de bare ikke kom tilbage, inden vi endnu var klare og afsted langt ude paa Fjorden. Men om de ogsaa kom, saa vilde vi lade, som om vi ikke saa dem. Og hvis de kaldte oppe fra Huset — ned til Stranden kunde de ikke naa, forinden vi var ude — saa vilde vi forsvarer os med, at Bølgernes Skvulpen mod Stenene havde gjort det ganske umuligt for os at høre noget . . .

Men ingen kommer, og ingen kalder. Vi giver los paa Sejlene, hiver Drægget ind og glider med Fordevind ud over Fjorden over mod Staden.

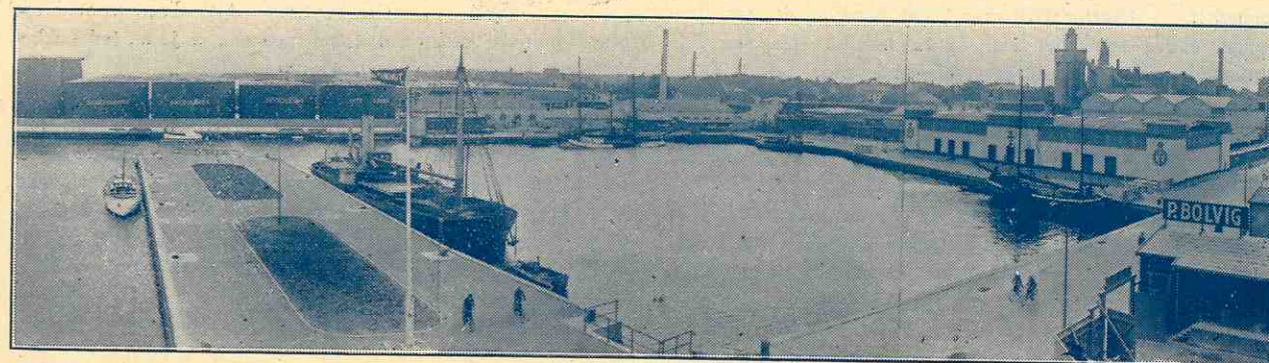
Om en Time kan vi være der, om tre Timer kan vi være tilbage, og saa kan vi endda blive derovre en Times Tid. Ingen af os foreslaar det, men vi holder begge den samme Kurs, naar vi skifter ved Roret.

Vi tror allerede, vi kan høre Musik fra Strandrestaurationen, og der langt, langt bag os ligger vor Villa, lille og næsten ikke til at se mere.

Sejlene er for længe siden tørre — hvis de da overhovedet har været vaade; hvad vi rent har glemt at se efter.

Nu er vi langt over Halvvejen. Endelig en Gang igen efter lange, lange Tider er vi unge, ugifte Mænd. Vi har glemt vore Hustruer, har ladet alle vore Betyrninger fare. Og uden at betænke os styrer vi, uden at have malet et Ord derom, lige lukt over mod Strandrestaurationen . . . og der lader vi Sejlene tørres til den næste Morgen, da vi i Dagen atter tiltræder Tilbageturen — roende.

EN HAVNEUDVIDELSE



Fotograferet specielt til „Vikings“

Tuborg Havns nye Bassin med Kajer

I 1926 begyndte Tuborg Ølbryggerier Arbejdet paa Havneudvidelsen, som nu er tilendebragt.

Kajerne om det nye Bassin har en samlet Længde af 450 Meter, medens Kajlængden om det gamle Havnebassin er ca. 300 Meter.

Vanddybden er den samme som i Indsejlingen til Havnen, 6,3 Meter.

Udvidelsen har kostet Bryggerierne godt og vel et Par Millioner Kroner.

Kaptajn Reynolds sidste Rejse

Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Kaptajn Reynold havde været i Rederiets Tjeneste fra Dreng. Han havde passeret samme afsatte Søvej over Atlanten saa mangfoldige Gange, at han, naar han stod paa Broen, næsten ikke fraveg saa meget som en Skibslængde fra Kursen.

Ingen vilde kunne sige noget ufordelagtigt om ham og hans Sejlads; men siden hin Overfart, som hans Tanker undertiden dvælede ved, var han alligevel selv blevet noget betænkelig, og derfor havde han nu indgivet sin Ansøgning om den ledige Inspektørpost i Rederiet.

Han haabede næsten, at den Tur, han nu var ude paa med S/S „Veronica“, skulde blive den sidste. — For Skibets Passagerer var det kun en almindelig Liner, der var bekendt for sin støtte Sejlads, med Undtagelse af en enkelt, førleden, tvivlsom Gentleman, som med en utrolig Arrogance flere Gange havde gjort sig bemærket ved at blande sig op i Skibsanliggender, som enhver af Bætningen kunde mærke, han slet ingen Forstand havde paa.

Denne mærkelige Fremtoning var Mr. Littlecut, som man straks havde døbt ham, en uappetitlig, selvisk Fedtekræmmer, der i Kraft af noget Mammon var Aktionær i Dampskibsselskabet.

Det forunderlige var ogsaa, at jo mere man ignorerede ham, desto ivrigere blev han for at gøre sig bemærket. — Overfor Officererne om Bord havde han flere Gange, endog temmeligt anmasende, maattet slaa paa sine Aktionærinteresser for at faa et afvisende Svar paa de Dumheder, han afleverede.

Og naar han saaledes blev vendt Ryggen, halede han altid en lille fedtet Notitsbog op for at indføre Bemærkninger.

„Veronica“ snurrede sin kraftige Skrue over en Del af Oceanbunden, en af de Nætter, hvor Tilværelsen for Passagerer og Mandskab om Bord kan forme sig saa festligt, at man kun ønsker at nyde den fuldtud.

Just saadan en Nat havde det været for 12 Aar siden for Kaptajn Reynold, netop paa dette Sted, over samme Havbund, som „Veronica“ om en Stund skulde passere.

En frisk Brise med rolig Sø, men dog temmeligt mørkt, undtagen af og til, naar Maanen sendte en sparsom Lysstraale ned over de hvileløse Bølger.

12 Aar — hvor var det et langt Tidsrum, og dog syntes det, som var det forgangen Nat.

De skarpe blaa Øjne i Kaptajns stærkt markerede An-

sigt kneb sig sammen og blev mørke. Han vilde aldrig kunne glemme Skibet og den Stund for 12 Aar siden. Og nu i Nat, hvor han maaske for sidste Gang passerede Stedet. Hvad om han sendte sin gamle Skude og de, der blev dernede, en Hilsen?

En lille Højtidelighed, hvad andet? Nogle vilde maaske kalde det sentimentalt; men dem om det. Han havde elsket det Skib saa højt, og han behøvede da heller ikke at fortælle, hvorfor han vilde lade Sirenen lyde i Nat, de vilde jo desuden ikke forstaa hans Følelser; men Skibet vilde.

— Gode gamle Skib, udbrød han sagte for sig selv; det maa være koldt dernede i det sorte Vand, der fylder det rustne Gab, som engang var dit skønne Maskinrum, og de Planker maa være slimede, som det den Gang var min Lykke at staa paa.

Noget varmt og fugtigt føltes i hans Øjne, og Minderne hensatte ham til svundne Tider. —

Det var saa mørkt paa Broen i Nærheden af Farezonen, ikke en Lyd fra det stille Hav, undtagen Maskineriets rytmiske Pulsslag. Talen blev til en anstrængt, unaturlig Hvisken.

Første Styrmanden gentog uafbrudt: „Tænker, vi vil undgaa „Fritz“ og komme igennem.

„Gud alene ved det, Andrews,“ havde han selv svaret sidste Gang. „Disse forbandede Undervandsbaade sværmer jo alle Steder. — Tyve Tusinde Tons og

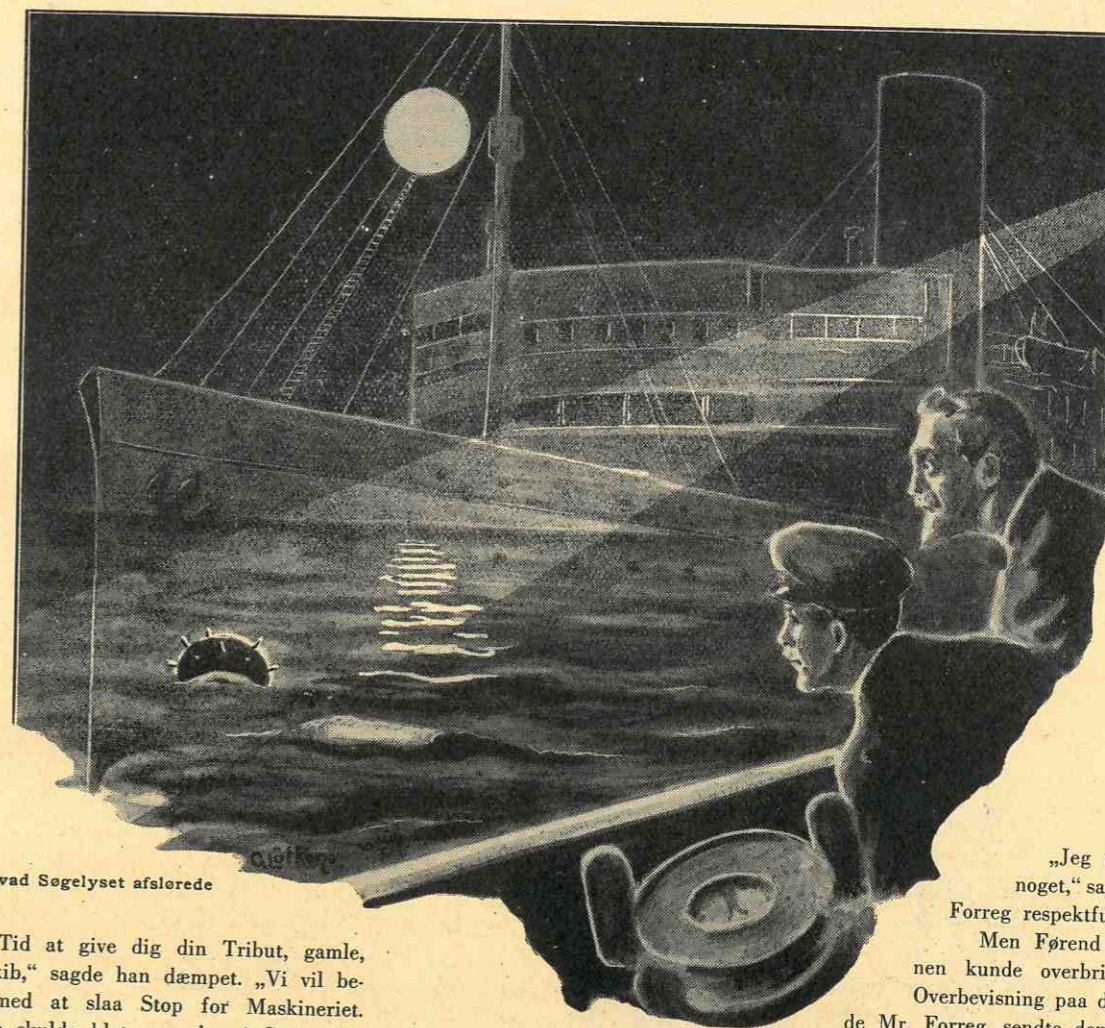
otte Hundrede Soldater, der skal igennem, er jo en fed Lokkemadding for de alvidende Uhyrer.“

Saa pludselig en uforklarlig Følelse af Uhygge; var det mon selve Skibet, der forsøgte at advare ham? Men forest! Den bragende Lyd af en Eksplosion, der flaaede Hjertet ud af Damperen. Sitrende og snøftende sank den som et dødeligt saaret Dyr.

— Kampen for at faa Baadene klar, medens Skibet vandede sig i de sidste Krampetrækninger. — Hans kære Skib, „Georgia“, havde de taget fra ham!

Nogle trængte sig frem til ham, han stødte dem fra sig. „Lad mig gaa ned . . . med mit Skib,“ havde han raabt; men venlige Hænder, Andrews var det vist, havde taget den yderliggaaende Beslutning at bedøve ham med et Slag, saa han intet sansede, førend han fortumlet havde slaaet Øjnene op i Bunden af en Baad, den eneste, som slap ind til den irske Kyst.

Med et dybt Suk rettede han sig op som til en Parade:



Hvad Søgelyset afslørede

„Snart Tid at give dig din Tribut, gamle, kære Skib,“ sagde han dæmpet. „Vi vil begynde med at slaa Stop for Maskineriet. Andrews skulde blot være her i Stedet for den prosaiske Styrmand, der delte Broen med ham; men Andrews dernede vilde høre og forstaa ham.“

Passagererne i de store Saloner bemærkede ikke, at den mægtige Liner var holdt op med at sejle, undtagen en, „Mr. Littlecut“, som jo skulde have sin Næse i alle Ting, hvad angik Skibet; men foreløbig nøjedes han med at være stille forundret.

Saxofon-Orkestret spillede videre.

Kaptajnen lænede sig ud over Styrbordssiden og talte ned mod Bølgerne:

„Mit kære Skib, i din Seng af Tang frembærer jeg min Hilsen og Respekt for dig. Gud velsigne dig! Kan du høre gennem de enorme Vandmasser, der ligger paa dit Bryst, at jeg sender dig min sidste Hilsen!“

Sirenen hylede sørgmodigt — 1 Gang — 2 Gange — 3 Gange 3.

En instinktiv Forstaaelse af „den Gamle“ herskede paa Broen. Styrmanden havde allerede ved Stopsignalet mærket det sælsomme ved Skipperens Opførsel, og han stod tavs og alvorlig, uden egentlig at ane Grunden.

Men nu skete der det besynderlige, at Minderne ganske overvældede Kaptajn Reynold. Han ikke alene huskede et andet stort Skib fra hin Rædselsnat, nej, han saa det levende for sig.

„Mr. Forreg — se dog! De Idioter, hører de da ikke vor Sirene,“ næsten skreg Kaptajn Reynold.

„Jeg ser ikke noget,“ sagde Mr.

Forreg respektfuldt.

Men Førend Kaptajnen kunde overbringe sin Overbevisning paa den blinde Mr. Forreg, sendte den ustadi-

ge Maane sine Straaler gennem Skydækket og viste ham det modgaaende Skibs Konturer. Som en vanvittig styrtede Kaptajnen hen til Maskintelegraafen: Fuld Kraft! Bak! Haardt Styrbord for Guds Skyld, vi gaar til Bunds.

Dirrende som i Dødsangst begyndte det mægtige Skib sin Manøvre.

Overbevist om, at Kaptajnen var bleven vanvittig, saa den opskræmte 1. Styrmand paa Mr. Reynold, da denne hastigt udskreg Ordene: „Søgelyset — hurtigt — hurtigt! Min Gud, nu sker det.“

Efter en Tid, der for Kaptajnen syntes som Masser af Aar, skar en straalende Lyskegle sig ud i Mørket.

— Hvad var der med de Idioter, var de blinde eller døde, saa de ikke Faren, hørte de ikke hans Sirene?

1. Styrmand: stod som fastnaglet til Pletten, han hverken saa eller hørte noget udefra.

Kaptajnen stirrede langs med Søgelysets Straale paa det sig nærmende Skib. — Oh, min Gud, nu skar den knivskarpe Bov sig ind lige mod ham. Trods Mørket læste han Skibets Navn: „Georgia“.

Skibet var altsaa kun synligt for hans Blik . . . Han udstødte et dybt Suk, og lidt efter lidt fik han Bugt med sin Ophidselse.

Men alle Passagerer var nu kommen frem. Fra Saloner og Kabytter strømmede de hen til Rælingen, og paa Broen var Mr. Littlecut entret op med Notitsbog i Haanden, parat til at forsikre saavel Kaptajnen som Styrmanden, at den Manøvrering skulde koste dem deres Stilling.

Fra de tæt sammenstuede Passagerer og Mandskab ved Rælingen hørtes der nu en Skrig og Raaben.

Nu var der noget, alle kunde se!

„Se der! Se! Der! Der!“ lød det som et gigantisk Kor fra For — til Agter.

I Søgelysets Straale, netop i den Kurs, Skibet havde haft, før det svingede rundt, saas en Genstand, et Havuhyre, der vuggede op og ned, stadig ubønhørlig og frygtelig til Trods for alle de Aar, den ubemærket havde svømmet omkring. Det var en drivende Mine.

„Gode Gud!“ gispede Mr. Forreg og stillede sig tavs og tankefuld op ved Siden af sin Kaptajn.

En ejendommelig Følelse af Taknemlighed mod Skæbnens Tilskikkelser fyldte nu Kaptajn Raynolds Hjerter, han drejede sig langsomt omkring og hviskede:

„Tak, gamle Skib!“

Resten af Sejladsen var udelukkende helliget Drøftelsen af den afdvandede frygtelige Fare. Kaptajns uforklarlige Indgreb i det afgørende Øjeblik pristest højt, og alle Passagererne besluttede at overrække ham en Adresse, der skulde efterfølges af en kostbar Hædersgave, saasart man naaede Land.

Men det mest ejendommelige var, at Mr. Littlecut i sin Egenskab af den eneste „Aktionær“ om Bord var tvungen til frivillig at sætte sit Navn øverst paa Taknemligheds-Adressen.

Det blev Kaptajn Raynolds sidste Rejse.

Et Radio-Telegram meddelte ham hans Udnævnelse til Skibsinpektør.

Nu er Torsk en herlig Ret

FRA 1. Maj til 1. September skal man lade Torskene have Fred til at leve deres Fiskeliv uden Frygt for at forstyrres i de fire af Aarets Maaneder, siger vore Husmødre. Og vil man vide Grunden til den Elskvædighed mod disse efterstræbte Skabninger, svarer Evadøtrene, at man kun skal spise Torsk i de Maaneder, i hvis Navne man finder et



Den levende Fisk ved en Mellemstation

Bogstav R i. Og spørger man yderligere, hvordan det kan forholde sig, lyder Svaret: At i ovennævnte fire fredede Maaneder er Torsken plaget af en Børnesygdom, der hedder Orr.

Fiskerne, der selv elsker Torsk hele Aaret rundt, morer sig kosteligt over disse Betragtninger; men da deres Indtægter nu en Gang ogsaa hænger sammen med Middags- eller Aftensmaden, bøjer de sig fornuftigvis for Husmødrenes Argumenter til Glæde for Torskene, som derved slaar med Halerne og spræller af Fryd over Livet.

Nu er vi altsaa inde i Sæsonen, og nu er der til Torsken, Fiskerne ligefrem straalende af Henrykkelse, hver Gang de ser disse sprælle i Garnene.

Og saa har vi foruden Torskeretten paa Bordet ogsaa Gilderne at samles til.

I Maj reddede Kranfører Knud Sigfried Hansen Staugaard Chauffør Niels Peter Rasmussen fra at drukne i Kalkbrænderihavnen. Staugaards Redningsdaad røbede en usædvanlig Uforfærdethed, og fornylig har Justitsministeriet udsendt den officielle Meddelelse om, at Kongen har tildelt Kranfører Staugaard Medaillten for druknendes Redning.

De nærmere Omstændigheder ved den kække Redningsdaad fortjener at kendes:

Chauffør Rasmussen kom kørende ind i Kalkbrænderihavnen og passerede en Kulkran i samme Øjeblik, Kranføreren sænkede „Grabben“, d. v. s. den store Grib-Skovl. Grabben knuste Vognens Førerhus og saarede Chaufføren, saa han mistede Bevidstheden. Men Vognen fortsatte sin Fart og kørte ud over Bolværket.

I dette Øjeblik greb Staugaard, der er Fører paa en anden af Havnens Kraner, ind. Han sprang fra sin Kran fuldt paaklædt i Vandet og naaede at faa Tag i den saarede Chauffør, der ved det kolde Bad var kommet til Bevidsthed.

Dermed var Faren dog ikke overstaet. Den druknende klamrede sig saaledes til sin Redningsmand, at han paa et hængende Haar havde trukket ham med ned, og først efter at have frigjort sig for det voldsomme Tag kunde Staugaard svømme i Land med den saarede Mand.

Vandets Temperatur var den Dag 8 Grader, og Justitsministeriet fremhæver i sin Redegørelse, at baade Redningsmanden og den druknende stod i Fare for at sætte Livet til.

DA det danske Motorfartøj „Thea“ kom i Havsnød i Østersøen, kom den tyske Færge „Schwerin“ til Hjælp og reddede Besætningen paa „Thea“.

Den danske Regering har nu gennem den mecklenburgske Regering udtalt sin Anerkendelse overfor Redningsmændene.

Endvidere har Ministerialdirektør Schlettwein højtideligt fra den danske Regering overrakt Skibsfører Pechel fra Færgen „Schwerin“ et Guldur, og Styrmand Lelch, der førte Redningsbaaden, en værdifuld Prismekikkert, medens fire af Matroserne har faaet Sølvbægre med Indskrift.

Arbejdstiden til Søs. — Den internationale Konference, der skal drøfte Spørgsmaalet om en Regulering af Arbejdstiden til Søs, afholdes i Genève fra den 10. Oktober.

Presidente Sarmiento



Fotograferet specielt til „Vikings“

Det argentinske Skoleskib ved Langelinie

Presidente Sarmiento er en 2800 Tons stor Damp-Fregat med en Maskine til en Fart af 12 Knob. Den er bygget i Birkenhead i England i 1896. Den har 11 Officerer, 34 Kadetter og 260 Underofficerer og Menige om Bord.

Tropisk Kærlighed

Med Tegninger af Georg Lütken

Jeg har været i Land paa Spancook,
hej! en Festdag med Elskov og Druk;
min Pige hed Ethel, vi tyggede Betel
til Romdunkens syngende Kluk.



Zamatuwaki hed hendes Far,
han var brun som en billig Cigar,
en hel lille Sultan med Armbaad og
Guldtand
og fem Koner som fast Inventar.

Hans Kraal var vel intet Palads;
men Ethel og jeg fandt dog Plads,
en Krog til vor Lykke, mens Fa'ren lod
brygge
vor Skaal i en hul Kalabas.



Vi fik Kaiva, vulkanisk og stram,
jeg var væk ved den syvende Dram;
men før jeg gik „over“, var jeg blevet Svoger
til Brødrene Jumbo og Sam.

Uden Lysning og videre Snak
blev jeg gift med en krøllet og black;
romantisk det lyder, men hvor jeg fortryder,
at i Skæbnens Tombola jeg trak.



Paa en Ø mellem Slinger og Myg,
og hvor Sproget er rent Volapyk,
sidder Baadsmand Christoffer som
Elskovens Offer,
o! Verden, barbarisk og styg.

Moral:

Hvis du er stærkt forfalden til Druk
og bli'r varm, naar en Kvinde er smuk,
saa siger jeg bare, tag Sjælen i Vare,
gaa aldrig i Land paa Spancook.

Allan Larsen



Øresunds Sejlklubben „Frem“s Sæson-Afslutning

TIL den sidste Kapsejls, som „Frem“ havde indbudt til, var Tilslutningen meget stor. Der var anmeldt 97 Fartøjer, deraf 10 nordiske 22 Kvadratmeter, 2 sydsandinaviske B. Klasse-Baade, 5 Dragebaade, 8 Maager, 4 Havliter, Marinens 1 Meter „Ambition“, som blev sejlet af Kaptajnlojtnant Westermann og 6 Meteren „Mariposa“, ført af Kommandør P. Saaby. Resten af Flaaden tilhørte N. L. Klassen, som sejlede efter Respit. — Navigationsskolebestyrer Funder var Dommer, og Meddommerne var Formand H. P. Graff, Forvalter M. Hansen og Snedkermester P. Hansen.

Vejret var fint, sydostlig Brise af gennemsnitlig 6 Meter pr. Sekund, men ikke helt støt, saa der var Chancer. Desuden løb der et rivende Søndenvand, saa at Sejlskibet trak længe ud, Strømmen skulde stævnes paa Kryd-

set. Der blev nogle Smaahaverier, men ellers ingen „Klinker“ eller „Tørn“. Starterne var gennemgaaende gode og præcise i de 22 Løb.

I 1ste Start var Hr. Otto Benzons „Ping“ først over Linien, i 2den Start var det Direktør Schledermans „Helos“, der lagde for. I 22 Kvadratmeterens og Dragebaadens Massestart havde vistnok Dragen „Revanche“ sin Næse over Linien som den første.

Førstepremier og Ærespræmier vandtes af følgende Fartøjer:

„Fly“, „Anna Elisabeth“, „Ping“ (tillige Staden Køben-

havns Ærespr. og Guldmed Heimburgers Ærespr.), „Marianne“, „Rylen“, „Butterfly“ (tillige „Frem“s Bestyrelses Ærespr.), „Argo“ (tillige Kragejollepokalen og „Frem“s Kragejollepokal), „Enighed“, „Freja“, „Briand VI“ (tillige „Frem“s Damers Ærespr.), „Revanche“ tillige „Frem“s Ekstrapr.), „Leda“, „Moran“ (tillige Bagermester Henriksens Ærespr.), „Vest“, „Tranen“, „Ray“, „Grace“ (tillige „Dana“s Ærespræmie). „Britta“, „Anna“, „Auna“, „Villy“ „Kornia“ (tillige „Frem“s Damers Ærespræmie).

Præmieuddelingen fandt Sted ved en livlig Sammenkomst i Haandværkerforeningen.

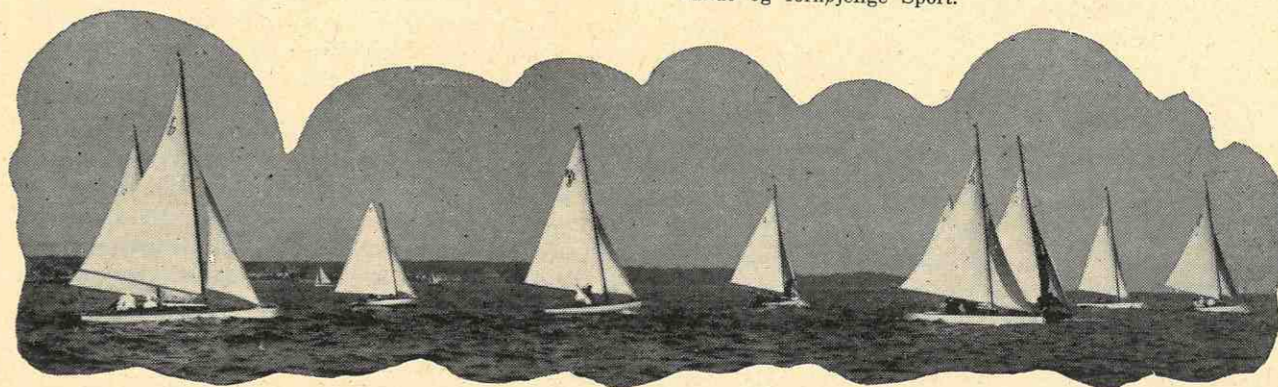
Nu da Sæsonen ebber ud, er det næsten med Vemod, vore Sejlsportsmænd forlader Baadene. Det har været en ovenud henrivende Tid, forsikrer man, endda langt bedre

end de foregaaende Aar. Og det glædelige ved det er, at Sejlsporten nu er ved at faa mere og mere Indpas i saa at sige alle Led af Befolkningens forskellige Lag.

Som bekendt har den pekuniære Side af denne Sportsgren maaske afskrækket mange, idet man har ment, at Udgifterne ved Anskaffelse af Fartøjer osv. var uoverkommelige, men sadan er Forholdene slet ikke mere, siger vor Hjemmelsmand, der er udmærket à jour med saa at sige alle vore Lystsejlsforeninger og Klubber, deres Love og Bestemmelser, der i mange Henseender netop tager Sigte paa, at man med endog meget beskedne Indtægter kan komme med i den sunde og fornøjelige Sport.



Fotogr. specielt til „Vikingen“ De store Baade gaar i Løb i 1. Start



Et af de spændende Øjeblikke, hvor Navnet »Frem« forpligter at komme frem

★ SKINKEN ★

Skitse af Allan Larsen — Med Tegninger af Georg Lütken

JEG var engang Messepeter paa en af „Orient“s Dampere, som gik i Fart paa Østen, og fra denne Tur skal nedenstaaende lille Skildring berettes. —

Vi laa paa det Tidspunkt, Historien foregaar, i Gibraltar eller rettere paa Gibraltar Rhed for Ordre, og den, der sejlede under Krigsaarene, ved nok sikkert, hvor længe et Skib for Ordre maatte ligge paa de forskellige Pladser. Vi for vor Part havde allerede „stannat kvar“ i over 14 Dage paa Grænsen mellem Afrika og Europa. — — —

Det var en varm og døsig Sommermiddag, en Søndag midt i Sommerens bedste Tid, og vi befandt os alle ombord, som Reglementet jo foreskrev, at vi skulde i krigsførende Staters Havne, og enhver gjorde sig Tiden og Friheden magelig. — I Folkelukaferne spilledes der Kort og akkompagneredes paa Harmonika, nogle skrev Breve og Kort hjem. Officererne drev Tiden hen i Liggestole under Solsejlet med Whisky og Cigarer, medens vi Knægte hang ud over Rælingen og blot stirrede drømmende ind mod Europas sydligste Forpost, Gibraltar Fæstningen, vore Længsler og Drømmes Maal, som vi desværre ikke maatte komme paa nærmere Hold.

— Vi skulde have Skinke til Middag om Bord den Søndag. En dejlig stor og fed 15-Punds Steg laa indbydende paa Kabysbordet, klar til at puttes i Gryden for at tilberedes til Skibets 25 sultne Munde; men den Skæbne blev den ikke vederfarede denne Gang, takket være Koksmat'en, som ikke var saa lidt af baade en Spøgefugl og en Tyveknægt. — —

Op langs Siden paa vort Skib dukkede pludselig og uventet en af Havnebyernes Sjakaler, en chokoladebrun Kadrejer i en lille Robaad, hvis hele Bundflade aabenbarede os Drengene et Syn saa vidunderligt som tænkes kunde. — — I flettede Straakurve laa svulmende, blodrøde Jordbær med grønne Blade som et helt festligt Underlag og ligesom bød os det første Velkommen hjem; der var sikkert ingen af os, uden at vi tænkte paa Danmark og dets Sommer-Nationalpise i disse Sekunder. — Kobberluende Ananas og smaa, kokette Mandariner udfyldte, tillige med Kokosnødder og fristende, gule Bananer, den knebne Plads i Baaden, saa det var sandelig intet Under, at vore Øjne stod paa Stilke, og vore Tænder løb i Vand efter at faa Fingre i Baadens fristende Indhold.

— Men hvorledes? — — Penge havde vi ingen af, og ingen kunde vi faa, det var ogsaa en af Krigstidens Ulemper, i hvert Fald for os Drengene; de Steder, hvor der ingen Landgang var var der heller intet Hyreforsku, og selv om Negeren var villig til at lade os komme i Besiddelse af noget af sin Rigdom ved „teangse for teangse“, saa maatte ogsaa denne Udvej lades ude af Betragtning, vi havde alle „teangset“ det bort, som

havde en nogenlunde Værdi. Men da fik Koksmaten den baade ovenud skammelige, geniale og frække Idé: vi kunde jo „teangse“ Skinken bort, og han bragte straks sin dristige Plan til Udførelse.

Kabysen laa midtskibs, dens Døre stod aabne (da ingen fra Land maatte gaa om Bord, løb man jo ingen Risiko), men fra den Søndag blev Kabysdøren alligevel laaset af Resten af den Tid, vi laa i Gibraltar. Det var, som sagt, Koksmaten, der, som Kokkens Medarbejder, ikke alene kom med Planen, men ogsaa realiserede den. I mindre Tid end det tager en Tryllekunstner at udføre et af sine Tricks, var han tilbage til os andre medbringende vor Middagsmad, som han diskret holdt udenbords til Kadrejerens behagelige Eftersyn. — Den Sorte blev helt bleg af Glæde ved Synet af den Mundfuld Mad, som her viste sig for hans sultne Blik, og uden videre Parlamentaren blev Byttehandelen gjort: En Flæskesteg om sat i to Klaser Bananer, 1 Kurv med Jordbær og et Dusin sol-



Negeren lo ironisk op til Kokken med Flæskestegen i Haanden.

gyldne Mandariner, — det var et Bytte, Koksmaten nok kunde være tilfreds med, og han sørgede hurtigt for at faa det saa let indtjente i Sikkerhed i et ubenyttet Lampeskab paa Toiletrummet, — — samtidig med, at han betydede Kadrejerens hurtigst muligt at søge Beskyttelse under Gibraltors Kanoner, — dersom Kokken skulde vise sig. — Og han kom — Kokken, ikke et Minut efter, at Koksmaten havde udsløttet alle Spor af denne Genistreg.

Her maa vi indflette nogle Linier om vor Koks Karakteristik. Kokken kunde være det mest prægtige Menneske, som Solen nogensinde havde skinnet paa, og da var han virkelig flink imod os, saa kunde vi faa det bedste af ham; men paa den anden Side saa kunde han være stik modsat, naar han viste Vranen ud af sin Karakter, thi saa undte han os intet.

Vi sammenlignede ham med et Stykke Smørrebrød, der enten var ovenud belagt med det herligste Paalæg eller ogsaa et Stykke skrabet Makkedullebrød med en Tankeskive af Paalæg.



Et Blik udover Rælingen bragte Kokken i Harnisk.

Og dette Naturfænomen var igen afhængig af, om Kokken før han udfoldede sig, havde helliget sig Tanken om hans Koge-Metier, eller om han var optaget af sine Anstrængelser og Studier for en Gang i Tiden at erobre sig en Plads som Tillidsmand i en Forening, et Folketingsmandat eller eventuelt en Ministerportefølje. Med Hensyn til den sidste Eventualitet var der desværre den lille Ubehagelighed ved ham, at han læspede lidt — saadan ikke meget i almindelig Tale, men naar Talestrømmen rigtig skulde op i Højden. — Og det

FRA Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller er afholdt Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 34, Motorskibet „Bonneville“ af Oslo.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem pp 385', Bredde moulded 54', Dybde 36' 6", Dybgang 25'.

Dertil svarende Bæreevne 8,360 Tons.

Skibet er bygget til „Det Norske Veritas“ højeste Klasse som Lastbaad og forsynet med en Burmeister & Wain-Dieselmotor, der er i Stand til at udvikle 3000 IHK. og give Skibet en Fart af ca. 11,5 Mil i lastet Tilstand. Det er udstyret med to 5-Tons Bomme, to 3-Tons Bomme og en 30-Tons Bom, hvilke betjenes af 12 Stkr. 3-Tons elektriske Spil. Endvidere findes et elektrisk Ankerspil, en elektrisk Capstan samt en elektrisk Styremaskine.

Skibet er bygget som aaben Shelterdækker med Bak og Poop samt Dækshuse midtskibs.

Skibet er forsynet med elektrisk Lys overalt, traadløs Station samt Radiopejleapparat og udstyret i enhver Henseende

skulde jo en Gang imellem til, mente han selv, naar han vilde vandre i en Cicero's Fodspor.

Nu vilde Skæbnen netop, at Kokken kom farende lige efter, at han havde memoreret en stormende og ildnende Brandtale, som han for det indbildte Folk i hans Lukaf var kommen til at læspe saa forfærdeligt i, at han var lige ved at tvivle om sine oratoriske Evners Paalidelighed i de givne Øjeblikke.

Altsaa, Kokken var i det meget slemme Makkedullehjørne af sin Dobbeltkarakter, da han kom frem:

„Johannes, hvor i Alverden er Skinken henne?“ fnøs han til Koksmaten, som havde gjort sig camoufleret Arbejde med nogle Køkkenremedier.

„Det aner jeg virkelig ikke,“ svarede Fyren med den mest gravalvorlige Mine, „men maaske har den sorte Negertamp, jeg saa her for lidt siden, snuppet den. — Jeg troede, han var ombord med noget til Kokken.“ —

„Saa skulde da Pokker staa i det Bæst,“ hvædede Kokken og tog Afstanden hen til Rælingen i ét Spring; et Blik ud over Rælingen bragte ham endnu mere i Harnisk. Neden for, ved Lejderen, laa nemlig Negeren endnu og var i Færd med at løse sin Baad, og halvgemt under en graa og laset Presenning laa Skinken svulmende og saftig og ligesom lo ironisk op til Kokken. Med et rask Tag skilte Skinkens nuværende Ejersmand sin Baad løs, og et Par hastige Vrik med Aarerne bragte ham hurtigt udenfor den rasende Koks Rækkevidde; en Pøs med Affald og Aske fløj som et Projekt, udslynget af Kokkens senestærke Arm, efter Kadrejerens, men Sigtet var forfejlet, Spanden og dens Indhold naaede ikke saa langt, den sank med en kogende Lyd til Bunds flere Fod fra Baadens Stævn, medens Negeren som en haanende Triumf hævede Skinken mod Kokken og viste ham et blændende hvidt Tandpastasmit til Afsked. —

Den Søndag fik vi boiled beef og corned beef, Sømandens Skræk, til Middag, men den Forandring i Spisesedlen angik ikke os Drengene, som hele den og de efterfølgende Dage levede højt paa Sydens saftige Frugter og Bær, som den Gavtyv af en Koksmat havde sørget for, medens vi sendte en Tanke ind til Gibraltors skumle Rønner, hvor der i en af dem sad en Neger med sin Familie og fortærede den lækreste Skinke med rigtig sprø Skorpe, som han og hans Afkom aldrig havde smagt Magen til.

som en moderne Lastbaad. Dets Lastrum har en Kapacitet af ca. 510,000 cub. ft. grain, eller ca. 470,000 cub. ft. bales, og det har Plads til ca. 1270 Tons Brændselolie i Dobbeltbund og Sidetanke, hvilket er tilstrækkeligt til en Rejse paa ca. 34,000 Sømil.

Georg Vittrup Rinfeldt, alene Navnet klinger jo af Poesi; og blader man den lille Bog „Sommerregn“ igennem, som den allerede landskendte og skattede Digter nylig har udsendt, saa støder man ofte paa hele smaa Perler af lyriske Ting. — Digtet „Fred“ er vel nok Bogens bedste; men ogsaa Afsnittet „Epigrammer“, hvor Forfatteren revser Kvinden og Kærligheden er mesterligt og næsten paa Højde med dem, som fransk Digterkunst rummer. — — —

Bogen, som fremtræder i et net og beskedent Udstyr, er udstyret med flere nydelige Træsnit af Tegneren Willy Klaebel, og kan paa det varmeste anbefales alle Lyrikens Venner. — En Stund i Selskab med Rinfeldts „Sommerregn“ er ikke daarlig anvendt.

Allan L.

Med „Georg Stage“ i Aar

Skolen og Livet om Bord

Af Elev Nr. 14

DET var en munter Flok, der mødtes om Bord i Foraaret, fortæller en af de raske Elever, Nr. 14, stolt:

Vi kom jo alle vegne fra i Kongeriget, og for en Del var det vel nok lidt uvant at blive rusket op Kl. 5½ om Mor-

Derefter kunde vi more os med Signalisering med internationale Flag, med Roning o. s. v. til Kl. 7, hvor Kaffen eller Kakaoen smagte henrivende med Marmelade eller Honning. Gufguf! En Time efter skulde Tænderne have en Omgang,



Foruden Eleverne ses i Billedets Midte: Fra venstre: Understyrmand Christensen, Understyrmand Morthensen, 2. Styrmand P. Bang, Overstyrmand Svendsen, Lærer, Seminemester C. Bonné, Chafen, Kaptajn Juncker, Kokken Nielsen, Regnskabsføreren, Gudmund Jensen, Understyrmand Christensen, og længst til højre Understyrmand Petersen

genen, naar: „Rejs — rejs ud af Køjerne“ lød som en Fanfare til Dagens Gerning.

Saa rullede vi vore Tæpper sammen og surrede dem ud i Køjerne som blev stuede oppe i Fingenettet. Og saa skiftede Bagbordsvagten og Styrbordsvagten med Tedrikning og Vask.

Kl. 6½ kom Overstyrmanden paa Dækket og tog Kommandoen, og saa gik det løs med alt til Sømandsfaget henhørende, lige fra Rengøring til Afhentning af Kul til Kabyssen; hver har sit at passe: lægge Sejl sammen og slaa dem under, Ankerøvelse, Røjlær op og ned og Øvelser med Forsejl o.s.v.

Kl. 11½ stoppede vi op for at skaffe, Middagstuden var rede til Kl. 2, men ind i denne maatte vi passe at føre vor Dagbog, lave Maatter og Splejsning efter hver Elevs Lyst.

Efter Baksmønstringen havde vi forskellige Øvelser til vi Kl. 4½ fik Te.

før vi var klar til Køjerne, efter at Vagterne var raabt op for Natten — 4 Mand, 2 Timers Vagt ad Gangen.

Men det var lige godt en dejlig Tid; foruden den praktiske Sømandslære og Teori, var der jo Stunder til at faa Indblik i alt, hvad der senere kan komme en vordende Sømand til Gode i Fremtiden.

Og nu, da vi vel har overstaet Turen, er der jo altid smaa Erindringer, som bider sig fast, noget, vi husker, og Kendskab til løbende Gods, Rigning, Sejlsætning og Bjergning, Søfartsregler, Kompasset o. s. v. har vi jo ogsaa faaet.

Alt i alt en fornøjelig Entre i Sømandslivet, slutter den veltillfredse, unge Elev.



Onkel fortæller —

Under Guillotinens Faldøkse

Med Tegninger af Georg Lütken

DER ligger ofte en stor Portion Letsindighed i Sømandsblodet, — en Slags Trang til at opleve noget „ekstra“, som man helst skulde undgaa. Men gennem Erfaring lærer jo saadanne Naturer at tage sig mere i Agt en anden Gang; som f. Eks. min gamle Skibskammerat Oluf, hvis Eventyr i Hamborg, jeg nu vil fortælle.

Vi laa der for Ordre med Barken „Britta“, og Oluf var taget ud til Gøglet i „St. Pauli“.

Her lod han sig friste til at gaa ind i et af disse Rædselskabinetter, der reklamerer med alle Haande vidunderligt Krimskrams.

Han slentrede omkring mellem de mange Voksfigurer, og det var ikke fri for, at han gik og kedede sig. Da pludselig stod han Ansigt til Ansigt med en fuldstændig monteret Guillotine, der, saaledes som den her præsenterede sig ligesom stod parat til at træde i Virksomhed efter sin oprindelige Bestemmelse: at sende Folk over i den anden Verden. Den manglede hverken Spaankurven, bestemt til det afhuggede Hoved, eller Klaptræet, hvorpaa den dødsdømte var blevet spændt fast.

Ogsaa Faldøksen hang beredt til det dødbringende Hug. Den veptede kun paa et Tryk paa Fjederen for at kunne falde ned. Med ét Ord: Kun Forbryderen manglede. Og der var det, Oluf traadte til, kæk, som han er, og dumdrigt ligesom de fleste Søfolk, uden nærmere at overveje Eksperimentet — bestiger Oluf det gamle, frygtindgydende Instrument. Han vil dog for en Gangs Skyld forsøge, hvorledes det er at ligge paa det underlige Klapbrædt og med Halsen indeklemt i det dertil anbragte Udsnit.

Det lykkes ham ubemærket at føre sin Spøg igennem. Han lægger sig ned paa Brættet, stikker Hovedet ind i Udsnittet, og lader saa forsigtig den øverste Del af Bjælken gaa ned over sin Nakke igen. Han mener naturligvis, at man for at slippe ud ganske simpelt kun behøver at skubbe den øverste Halvdel af Udsnittet i Vejret igen. Men ak, det gik bare ikke. Er først Kroppen paa Klapbrættet, og Hovedet i Lynetten, som den hedder med et teknisk Udtryk, saa gives der for den Dømte (i dette Tilfælde Oluf) ingen Undslippelse mere; Hovedet bliver netop holdt fast saa længe, indtil den nedfaldende Økse skiller det fra Kroppen. Guillotinen lader sig — kort sagt — ikke narre.

Imedens ligger Oluf og spekulerer paa, hvordan han af sine Kammerater om Bord vil blive bestormet med Spørgsmaal,

naar han har fortalt dem om sit Eksperiment. Dog, nu havde han altsaa prøbet det, og han belavede sig paa at skubbe den øverste Part af „Lynetten“ tilbage. Men hvad var dog det? Alle hans Anstrengelser nyttede ikke; Trækrodden lod sig ikke rokke. Aha, nu har jeg det! sagde han til sig selv. Naturligvis, det er en Fjeder eller noget i den Retning, der holder Tingesten sammen. Han griber, søger og følger og famler — til højre og venstre, oppe og nede — forgæves. Saa holder han inde. Hans Hænder ryster og Angstens Sved kommer frem. — Dersom han under sin Famlen ved dette djævelske Apparat har rørt ved den Fjeder, som dirigerer Faldøksen, og hvis denne faldt ned, og dersom — — han formaede ikke at tænke Tanken til Ende. Haarene rejste sig paa hans Hoved; rystende og viljeløs lod han Hænderne falde. Da Oluf havde genvundet Fatningen, erkendte han det for bedst at undlade ethvert Forsøg paa at befri sig og saa i Stedet for raabe om Hjælp. Det gjorde han saa; først skamfuld og med halv Stemme, saa højere og stadig højere — intet Svar, ingen lod sig se. Nu skrigger han af alle Livsens Kræfter.

Endelig kommer der Besøgende. De ser ham og udbryder: „Storartet arrangeret!“ — De tror selvfølgelig, at Oluf er lejet til at lave det Skuespil.

Tilskuerne følger med den største Interesse den ulykkelige Olufs frygtelige Øjeblikke uden at ane, at det er virkelige sindsoprivende Sjælekvaler, den paa Klaptræet henliggende Stakkel gennemgaa.

De nærmer sig mere og mere nysgerrigt Guillotinen.

Disse Minutter som næsten bliver til Timer for Oluf, er ved at faa ham paa Vanviddets Rand.

Han er ved at kvæles af Anstrengelserne. Nu er det, som om Ordene ikke en Gang vil komme over hans Læber. Skrækken og Fortvivlelsen er ved at overvælde ham, da han med en sidste Kraftanstængelse brøler:

— Befri mig dog! For Guds Skyld, rør ikke ved Fjederen! . . . Hjælp mig! raaber han.

Olufs Skrigen kalder omsider en Kontrollør til, og da han ser Situationen, farer han frem:

— Men Mand dog, er De gal?

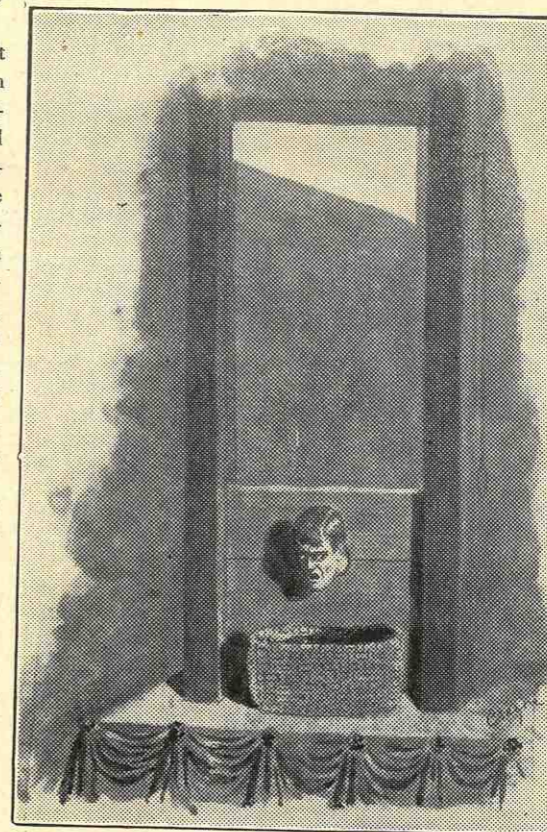
Oluf gjorde i sit Kaudervælsk af Tysk og Dansk Situationen begribelig for Manden, og denne gav sig nu til at befri ham.

Lynetten aabnes varsomt, og Oluf er en Afmagt nær. Han gri-

ber efter sit Hoved. Altsaa dog ikke halshugget, stønner han, idet han sky og fortunlet stormer ud og tilbage til Skibet.

Oluf var bleven en meget værdifuld Erfaring rigere . . .

Selv den taabeligste Streg har sin Værdi, den er som en utæt Baad paa Erfaringens Hav; der kommer altid lidt af Søen ind i den.



„Hjælp mig for Guds Skyld —!“

Vestjyske Redningsmænd

Vestkysten, September 1927.

Med denne Maanedes Udgang, naar vi skriver den 1. Oktober, er der nogle af de gamle, jydsk Redningsmænd, der lægger sig for Anker, gaar ud af Redningsvæsenets Tjeneste. Et Pennestrøg om disse gamle Hugaf'er kan nemlig derfor have Interesse. De tre, som her skal mindes, har mange Aars Arbejde bag sig, et Arbejde der er udført til mange Menneskers Frelse fra Døden over de sydende Revler. Nu til Oktober falder de for Aldersgrænsen. Den ene er *Peder Bay*, den kendte Havfisker, Strandvagt og Redningsmand ude paa Bovbjerg. I sine unge Aar tog han fat paa Havfiskeriet ud fra den aabne Kyst og blev Fører for et Havlaug. *Peder Bay* var saaledes Fører af Motorbaaden „Svisk“, der en haard Vinterdag nær var gaaet ned om med Bay og Kammerater. Under voldsom Snestorm fra Øst drev de i flere Døgn ude i Nordsøen og tilsidst blev Svisk saa overiset, at den drev paa Nippet til at synke. *P. Bay* og Kammerater var forberedt paa, at Havet vilde lukke sig over dem, og at de vilde forsvinde i Snestormen. I sidste Øjeblik blev de reddet af en Fiskekutter, men Svisk gik til Havets Bund. Den 1. Oktober 1893 blev *P. Bay* ansat som Redningsmand ved Raketstationen paa Bovbjerg og allerede i November samme Aar udførte han en Redningsdaad, hvorfor han blev hædret med Redningsmedaillen. Det var under den store Ulykke i Harboøre, da 26 Fiskere druknede. *P. Bay* gik da frivillig ud med Redningsbaaden „Siløre“ og reddede et Fiskerlaug fra Døden over Revlen. Redningsmedaillen, han fik for denne Redningsfærd, var vel fortjent og er et tro Symbol paa hans Redningsarbejde gennem mange Aar under Bovbjergs forblæste Skrænter. Gennem de 36 Aar han har staaet i Tjeneste, har den nu gamle Redningsmand været med til at redde 21 Mennesker med Raketapparaterne.

Den anden gamle, der gaar fra, er Baadsmand *Mads Hou Lauritsen* ved Stationen Liløre. For 32 Aar siden ansattes han som Betjeningsmand ved Redningsbaaden Siløre, og gennem disse Aar har han været ude for mange haarde Rednings-ture. Særlig maa nævnes denne, da Besætningen blev reddet fra Sejlskibet „Noak“, der hang paa Revlen under Bovbjerg som et usselt Vrag. Den Dødsforagt *M. H. Lauritsen* og Kammerater udviste for at redde disse Søfolk, vil aldrig glemmes, og den vil altid staa som en af de haardeste Redningsture, der er udført paa Jyllands Vestkyst. Nu da *Lauritsen* træder fra, har han været med til at redde 114 Mennesker, 7 Gange med Redningsbaad og 4 Gange med Raketapparater. Naar disse to gamle nu lægger op, da fortjener de Tak og Anerkendelse for deres Redningsarbejde gennem de mange Aar under Vestkystens knudrede Klitbrinker.

Argus.

Sømænds Velfærd. — En international Konference, der er organiseret af Røde Kors, afholdes i Genève i Dagene 7., 8. og 9. Oktober. Der vil blive afholdt en Række Foredrag om de Forholdsregler, som bør træffes til Fordel for Sømænds Velfærd baade i Havne og til Søs, derunder ikke mindst Spørgsmaalet om Behandling af Sygdomstilfælde samt Organisation af Pleje ombord. Spørgsmaalet om Lægehjælp pr. Radio er ogsaa opført paa Dagsordenen. A. I. O. M. deltagere i denne Konference.

Ved Grundudgravninger til et større Byggeforetagende i Byen Grobin i Nærheden af Libau, er der fornylig gjort nogle højst værdifulde Fund fra den historiske Vikingetid.

Fundene er meget værdifulde og omfatter baade Smykker og Vaaben, hvis Alder kan ansættes som stammende fra Tiden før 900.

Der er samtidig fundet Skeletter, aabenbart af Krigere og omgivet af Ting, der i meget ligner, hvad man har fundet af Oldsager paa Bornholm. En Række Svenskere har begivet sig til Grobin for nærmere at undersøge Fundene.

Dansk Fiskeriforening har tilstillet Søfarts- og Fiskeriministeriet et Andragende om, at der maatte blive gennemført forskellige Ændringer i Loven om Kriselaan til Fiskere. Værdien af de Fartøjer, hvortil der søges Laan med Kommunegaranti, ønskes nedsat til 4000 Kr., og Afdragstiden for Laanet ændret til 20 Aar. For Laan gennem Laaneforeninger vil man have de første fem Aar afdragsfri og Afviklingstiden derefter sat til 15 Aar. Herudover ønsker Fiskerne endnu en Del Ændringer, og det hele følges af en udførlig Motivering, hvori henvises til Fiskeriets vanskelige Kaar.

Tidligere Fører i D. F. D. S., Veteran fra 1864, Kaptajn *W. I. G. Strubberg*, er afgaaet ved Døden den 5. Septbr. Den Afdøde skildres som en i enhver Henseende retlinet Karakter og var meget afholdt.

Fra Burmeister & Wain foretoges fornylig vellykkede Prøveture med Dieselmotorfragtskibet „Pacific Ranger“, Værftets Byggenummer 561 til Messrs. Furness, Withy & Co. Limited, London.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart mellem England og Pacifickysten. Dets Hoveddimensioner er følgende: 435'—0" × 60'—0" × 32'—0", og Bæreevnen er ca. 10,000 ts. d. w.

Det er forsynet med to Hoveddieselmotorer af nyeste Type, der udvikler 5600 I. H. K., samt større Køleanlæg for Frugtlast.

Alt Dæks- og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

Paa Falderebet! „Vikingen“ kommer de fleste af vore Læsere i Hænde nogle Dage før den 1. Oktober. Og da mangeaarig Fører af *Marius Nielsen & Søn's* Damp „*Wilh. Colding*“, Kaptajn *Christen Østergaard*, fylder 50 Aar den 30. September, og Skibsfører af 1. Grad ved D. S. B.s Korsør Overfart, Kaptajn *Chr. K. Holsøe* og Hustru ligeledes den 30. September kan fejre deres Sølvbryllup, er der lige Tid til at sende en Lykønskning.

FRA 1. Oktober trækker Fører af D. F. D. S.s S/S „Hroar“, Kaptajn *G. W. Gotthardt*, sig tilbage fra sin Stilling i Selskabets Tjeneste paa Grund af Svagelighed.

Kaptajnen blev den 24. Marts 1916 torpederet med S/S „Christiansund“. Derefter kom han i Eksportfarten, hvor han sejlede i 13 Aar, idet han i Efteraaret 1916 fik S/S „Vidar“, indtil Kaptajnen i 1923 overtog Nybygningen S/S „Hroar“, som han altsaa nu forlader paa Grund af svækket Helbred.

Kaptajnens mange Venner ønsker nu blot, at Sygdommen maa bedres, for at han i mange Aar maa kunne nyde sit Othum.

75 Aar fylder den tidligere mangeaarige Fører i „Skandinavien-Amerika Linjen“, Kaptajn *R. L. Gøtche*, den 2. Oktober, og som sædvanlig vil Kaptajnen sikkert ogsaa paa denne Festdag blive mindet af Vennekredsen ude og hjemme.

Rederiet *Dania* modtog forleden et Kondolencetelegram fra *Kongen*, hvori Hans Majestæt udtrykte sin oprigtige Deltagelse i den Ulykke, der ramte „Dan“s Besætning.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Vare-

Mærke

Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade ∴ Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32.
Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølysfabrik. Grundlagt 1842.

Dansk mek. Kedelrensings- og Isolationsforretning
KR. DREJER Nyhavn 57 - Telef. 5241 L. SABROE
Telf. Ryvang 407. Telef. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al
Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85 pct.

Vikingen er Skandinavien's eneste specielle maritime
Novellemagasin
Vikingen bringer de fleste Illustrationer fra Søfarten
Vikingen har Bud til alle, der interesserer sig for Livet
til Søs
Vikingen koster kun 50 Øre pr. Nummer, Kr. 1,50 Kvar-
talet, Kr. 3,00 halvårlig og Kr. 6,00 hellaarlig

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY
Bunkers:
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L



GRUNDLAET 1755

IVER C. WEILBACH & CO.

Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrigt paa Forlangende

SØLVER & SVARRER
Norsk Statsautoriserede Kompasrettere.

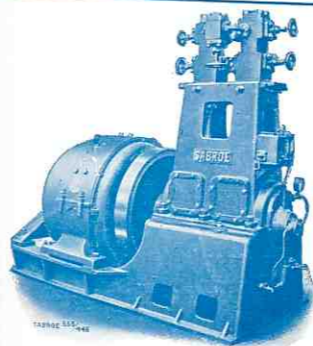
Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN

TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS**
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



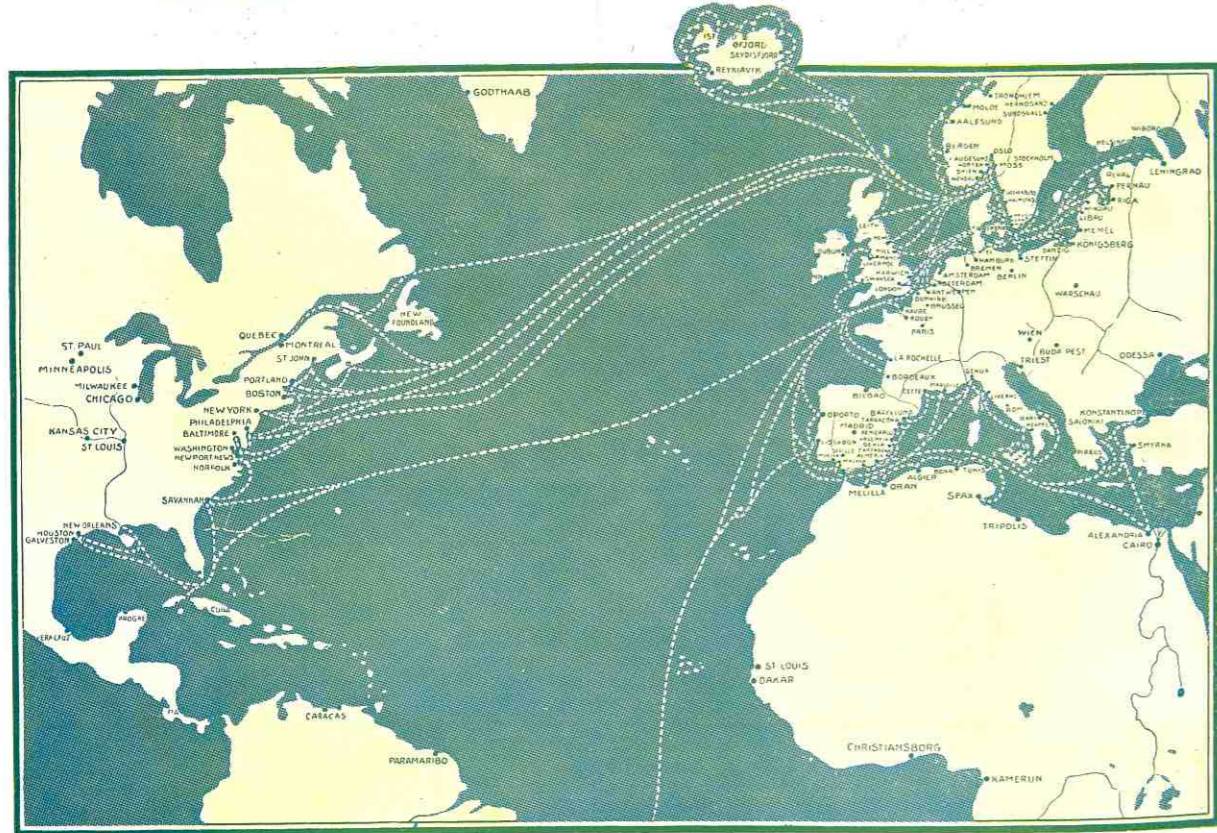
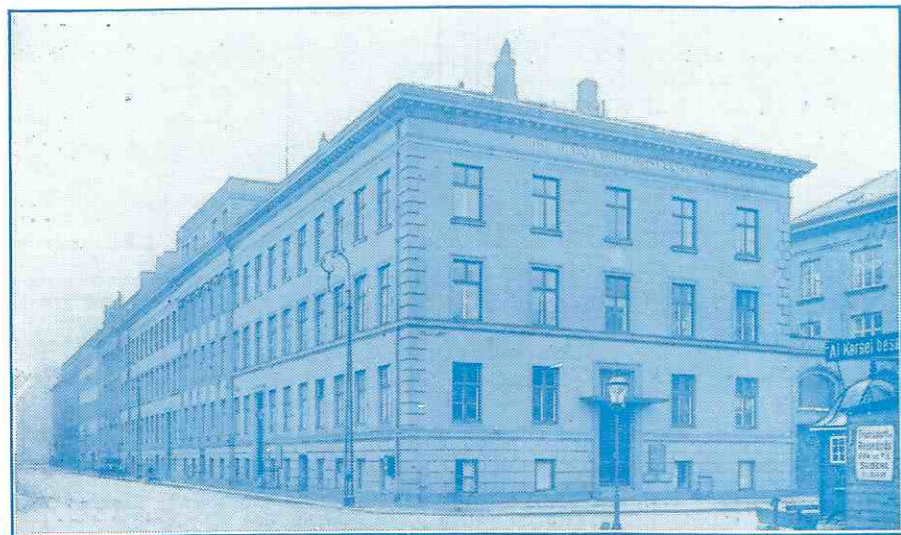


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

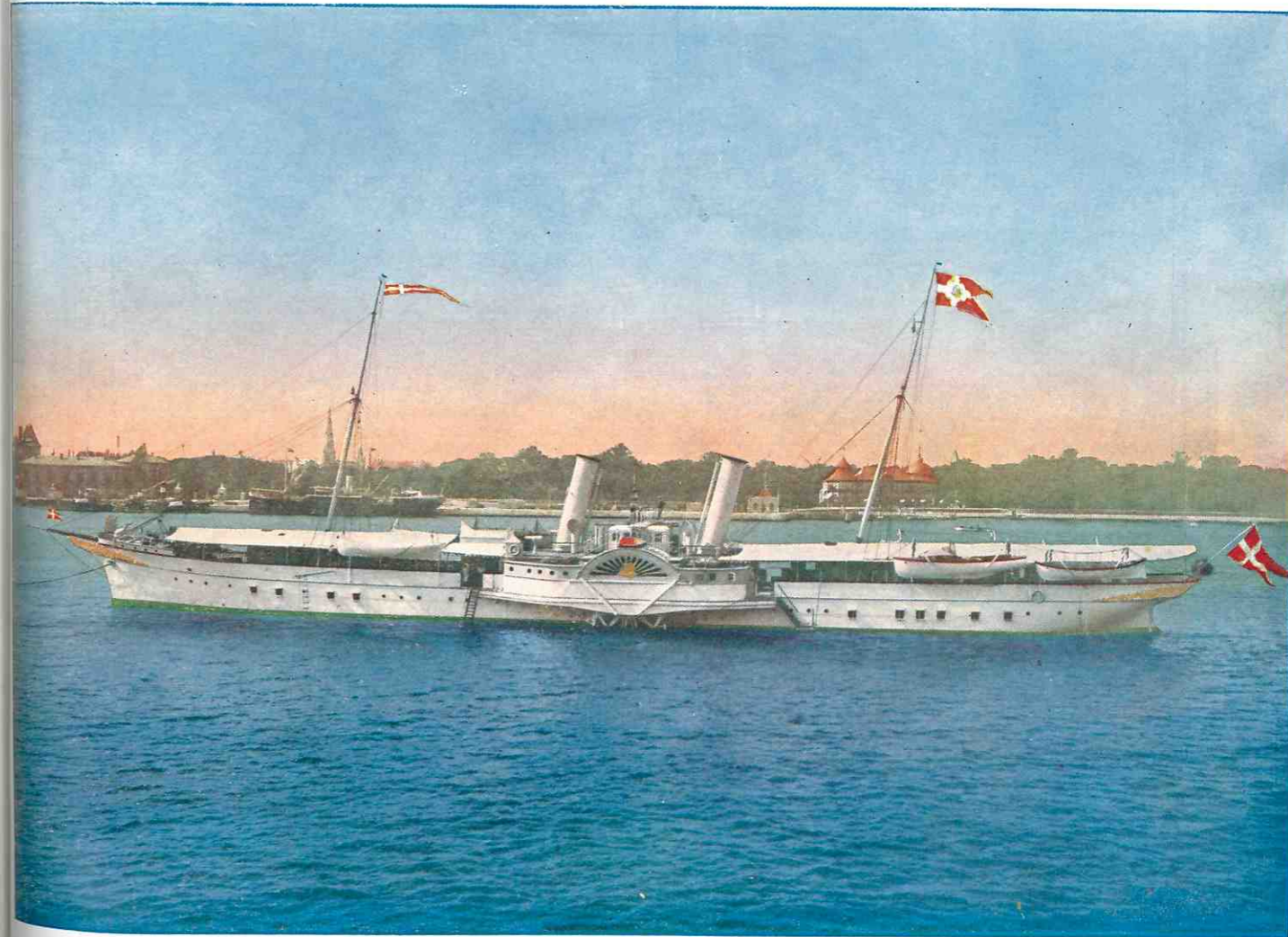
AVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

OG GIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen.

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

OG ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



Kongeskibet „Dannebrog“

NOV. 1929 36 Sider

50 Øre 6. AARG. No. 11

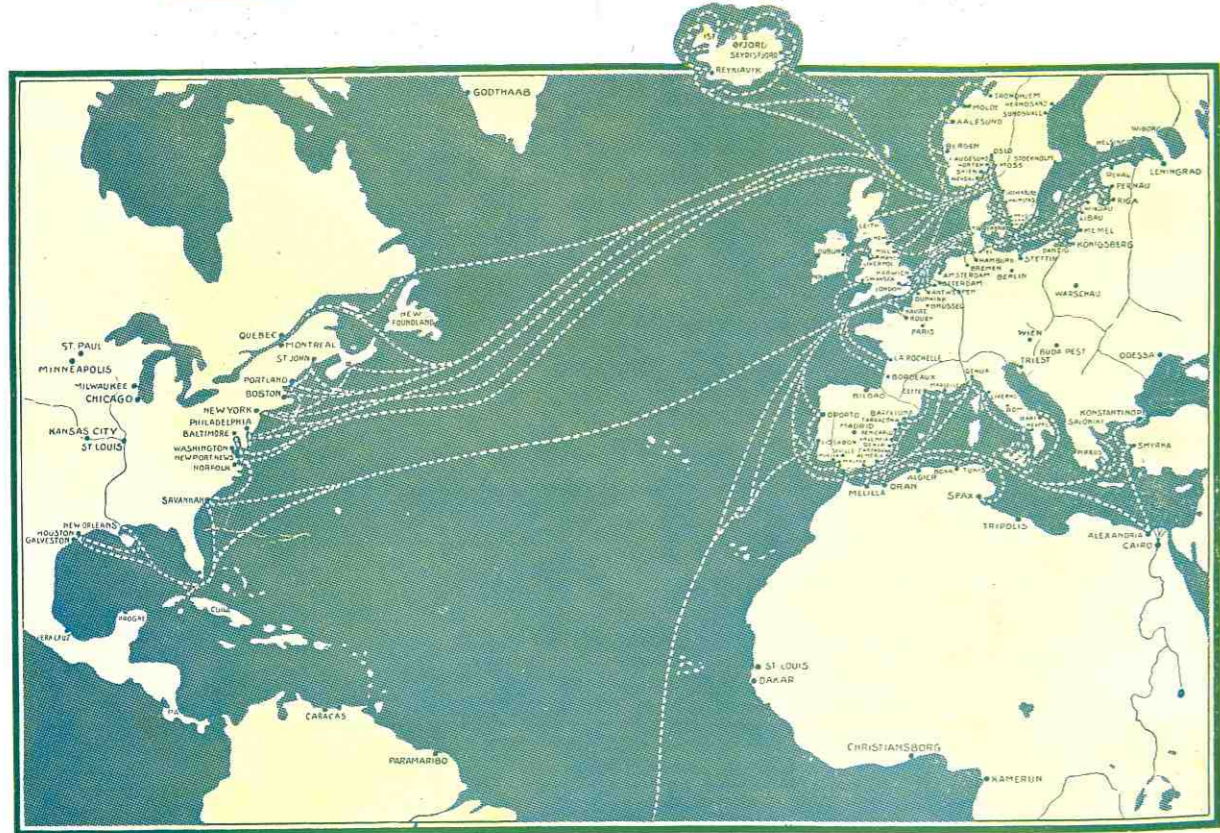
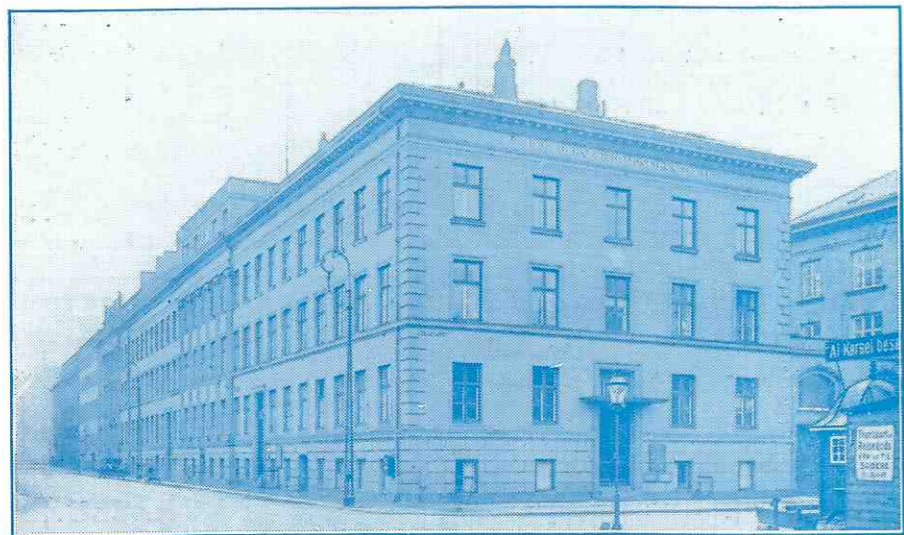


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8



VIKINGEN

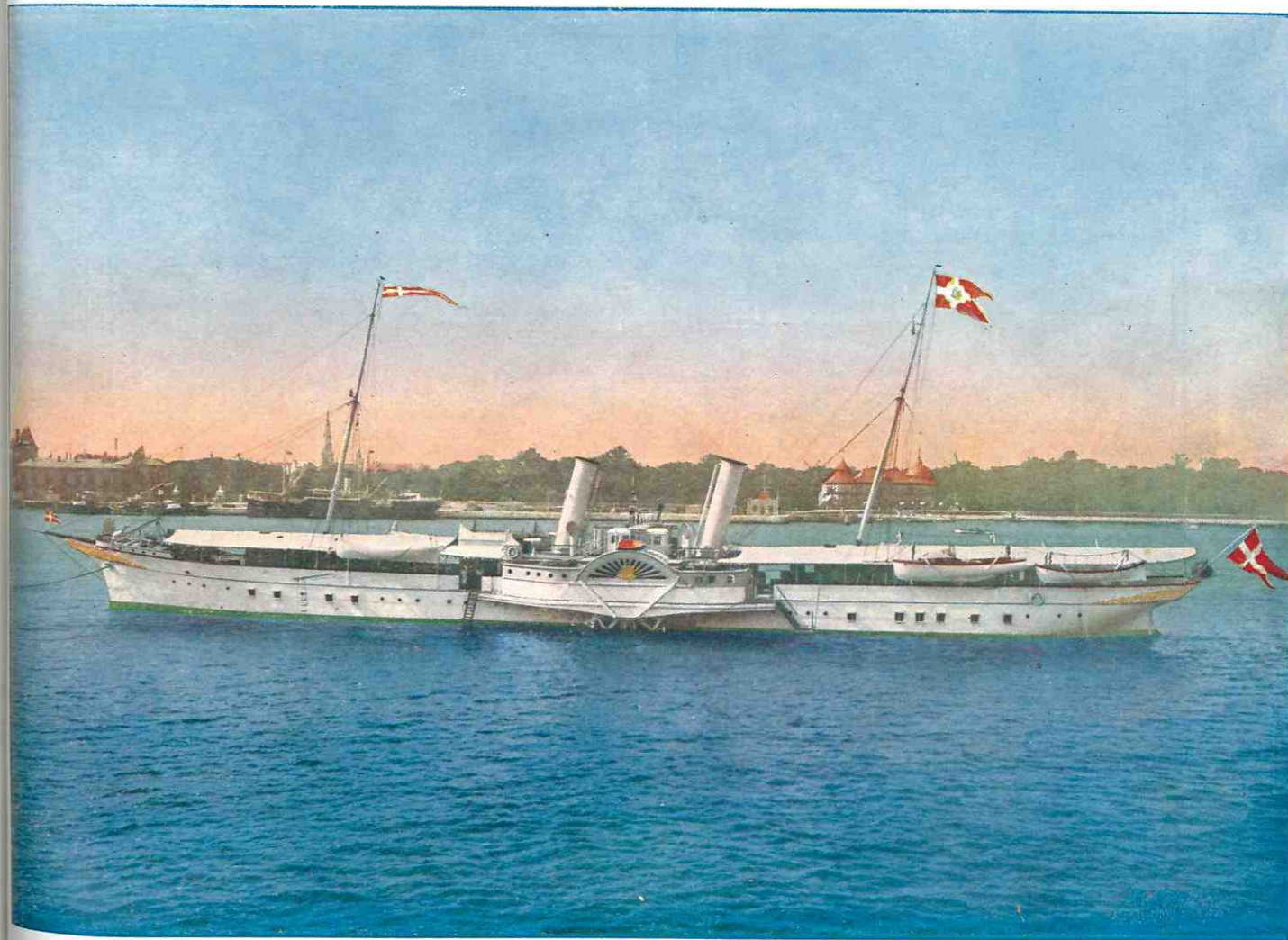
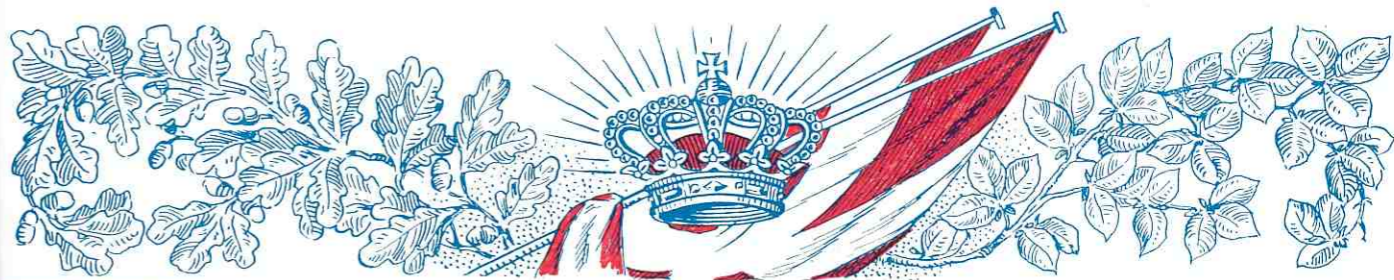
AVETS · HAVNENS · HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

OGIVET I FORSTAAELSE MED: Dansk Dampskibsrederiforening, Danske Sejlskibsrederier, Foreninger for Officerer og Mandskaber i Handels- og Orlogsmarinen, Marineforeningen,

SØNOVELLE-MAGASIN

Dansk Fiskeriforening, Havne- og Værftsarbejdere, forskellige i Skibsfart, Skibsbygning, Handel og Eksport-Industri interesserede Parter og The International Seafarers Federation.

OG ILLUSTREREDE OPLEVELSER, FORTÆLLINGER OG SKILDRINGER FRA SØEN



Kongeskibet „Dannebrog“



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

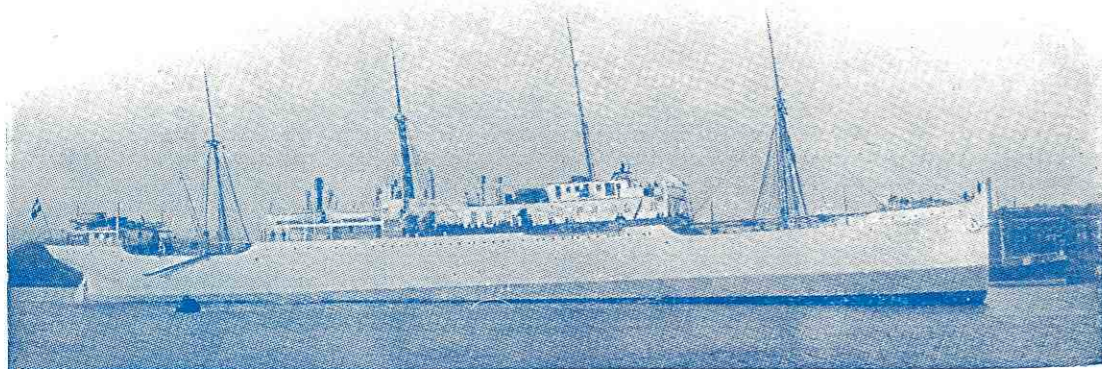
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. A/S

Befragtning, Klarering og Dampskibsekspedition
Køb og Salg af Skibe og Kontrahering af Nybygninger

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 — Statstlf. 527

København K.
Telegr.-Adresse: PACAO

Telegr.-Adresse: HANSEN

Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13

C. K. HANSEN

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

KØBENHAVN K.

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

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-ADR.: DANSKFRANSK

A. N. PETERSEN

LANDMANDSBANKENS ANNEX
LAXEGADE 8

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSELSKAB

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

AARHUS STEVEDORE KOMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

„Vikingen“ er flyttet

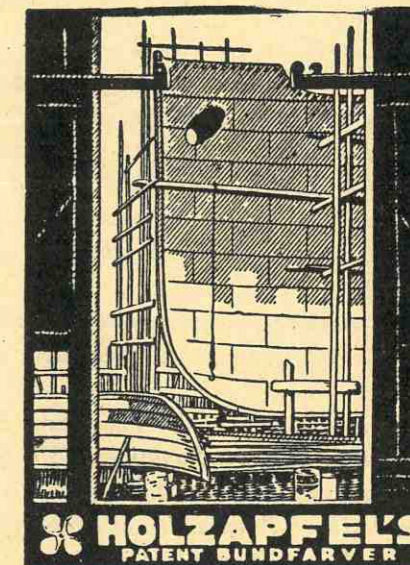
Vore gamle Lokaler i Ny Østergade blev for trange for det stadigt tiltagende Arbejde begrundet paa Sø-novellemagasinet Fremgang. Vi har derfor været nødsaget til at faa betydelig større Lokalteter i umiddelbar Nærhed, nemlig i

Gammel Mønt 39 1. Sal

hvor for Fremtiden Redaktion og Ekspedition findes



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



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

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“



„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop



Vore Søfartsorganisationer

Dansk Dampskibsrederiforening, Amaliegade 33, Kbh.

Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn.
Telf. Byen 4251.

Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn.
Telf. 5990.

Den alm. Danske Skibsførerforening, Havnegade 55.
Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-
Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor:
Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.

Fiskeskipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282,
Esbjerg.

Interesseforeningen for Fiskefartøjsere og Redere,
Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.

Maskinistforeningen i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. Palæ 2863.

Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn.
Telf. 2480.

Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adellersgade
8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.

Søfyrerbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10.
Telf. 8436.

Sømændenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn.
Telf. 12491.

Ungdomsbevægelser for Søen

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Indholdsfortegnelse

Forsidebillede: Kongeskibet „Dannebrog“. Tekst: *Skibets Historie og Livet om Bord*, af Ad. P. (med Illustrationer).

Konsul D. Lauritzens 70-Aars Fødselsdag, Firmaet „J. Lauritzen“'s store Virksomhed, af Ad. P. (Talrige Illustrationer af Skibe indenfor „J. L.“'s Dampskibsflaade).

Stemninger fra Havet: *Den gamle Ulk*, af Maskinmester Aage I. Chr. Pedersen. (Illustr.).

Vesterhavsdramaer. *Brev fra Vestkysten*, af Argus. (Illustr.).

Styrmand Pettersons Forfremmelse, Fortælling af Kapt. E. Juel Hansen, med Tegninger af Georg Lütken.

Farvel til Søen: *Kaptajn Peder Tvergaard*. (Illustr.).

Onkel fortæller: *Klipper-Kaptajnen: „Sødjævelen“*, med Tegninger af Georg Lütken.

Rangskibet „Den Prægtige“, af Marinehistorikeren Kay Larsen. Akvarellen specielt fotograferet til „Vikingen“.

Skibskollisionen ved Trekrøner. *Skonnerten Elisabeths Fataliteter*. (Illustr.).

Ved Nantuckets Kirkegaard. *Et Besøg i Verdens farligst beliggende Fyrskib*, med Tegninger.

Caspars Eventyr i Windjammeren, af Ad. Pederstrup, med Tegninger af Georg Lütken.

„Havenes Uhyrer“. *Afbildninger fra det 16. Aarhundrede*. (Illustr.).

Maskinmesteren og Færs Søn, af Ad. Pederstrup, med Tegninger af Georg Lütken.

Rædselsnatten paa Havet. Tekst og Illustrationer af den forulykkede Kystrutedamper.

To gamle Nyboder-Kendinge. Et Guldbryllup med Billeder.

Den navnløse Helt: „Radiotelegrafisten“. Digt af Allan L.

Fra Østen, af Kapt. Carl Larsen. (Illustr.).

Nyt fra Søens forskellige Omraader. *Fødselsdage, Jubilæer, Dødsfald, Nybygninger, Forlis, Forfremmelser og Afskedigelser m. m.*

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.

Alle Annoncer modtages gennem Hertz' Annoncebureau, Frederiksberggade 1 A, København. Tlf. 13 022—13 023



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

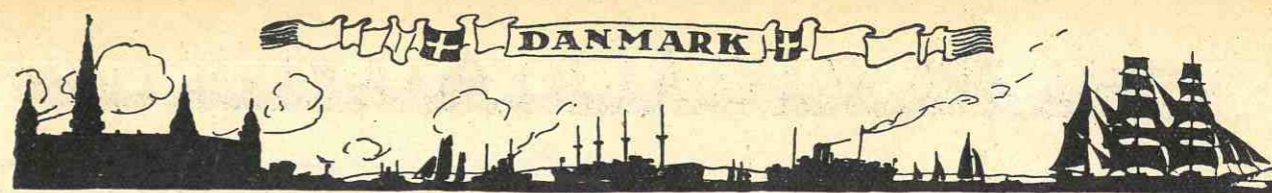
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: „Ultra“

Hovedoplæg for Danmark.



VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION: GAMMEL MØNT 39 * TELEFON 9822

En Fødselsdag

I vort Aarhundredes maritime Transportepoke staar Rederiet „J. Lauritzen“ blandt de største indenfor Danmarks Søfarts Rammer. Og da nu Stifteren og Indehaveren, Skibsreder og Storkøbmand, Konsul D. Lauritzen, den 23. i denne Maaned fylder de Syvti Aar, turde det være paa sin Plads at dvæle lidt ved Konsulens Livsgerning, der trods de mange forudgaaende Aars betydelige Indsats, dog daglig nyder godt af hans rige Arbejdsevne.

I korte Træk og uden at gøre Fordring paa at være udtømmende, ridser vi da lidt op omkring det Billedstof, som ledsager disse Linjer.

„J. Lauritzen“, et ganske jævnt Navn, som ogsaa tilhørte en jævn Mand, men en Hædersmand, en Tømmerhandler i Ribe, der havde en sjælden flittig og stræbsom Søn, i hvis Lod det faldt at føre Faderens Navn frem i forreste Række. *Nomen proprium* blev „J. Lauritzen“, Egennavnet

for den betydningsfulde og omfattende Virksomhed, som udelukkende kan tilskrives Konsul D. Lauritzens Indsats i dansk Søfarts-, Handels- og Industrihistorie, et Navn, som nu lyser over en stor, anselig Flaade og en Række Handels- og industrielle Foretagender, der ikke alene tilfører vort Land store Værdier, men til lige daglig lønner Tusinder af Familieforsørgere.

I Ribe blev Sønnen under sin Faders myndige og dygtige Ledelse uddannet i Faderens Branche; men det skulde ikke udelukkende blive i denne og ej heller i

Fødebyen, at D. Lauritzen skulde svinge sig op. — Det blev i Esbjerg, vort Lands vestlige Ind- og Udgangsport, som, den Gang Lauritzen gjorde sin Entré, kun havde ca. 1600 Indbyggere. — Her tumlede den

unge, knapt 23-aarige Mand med de store Idéer, som lidt efter lidt alle blev realiserede, og fra en yderst beskedne Kulimportvirksomhed, som, grundet paa Lauritzens Ungdom, startedes i Faderens Navn i 1882, voksede Firmaet mere og mere, ligesom selve Byen efterhaanden som Tidens Hjul iler fremover.

Fem Aar efter Starten blev der Raad til et Skib, det var den 450 T. d. w. Damper „Uganda“, som med et udsøgt Mandskab fra Fanø kom til at hjemføre de sorte Diamanter fra Stenkulsøen, en god Begyndelse til den senere store Rederivirksomhed.

I 1890 lader L. selv bygge en større, moderne Damper „Nordsøen“ hos B. & W., der skulde blive den Nr. 1 af op imod de

hundrede af Nybygninger, som har baaret og som nu bærer Firmaets Skorstensmærke ud over Havene.

Ved Aarhundredeskiftet var Konsulens Firma ikke alene det største i Esbjerg, men flere og flere integrerende Foretagender skyder frem fra den frodige Stamme til Gavn for den opvoksende By, ja, for hele Landet.

Tusinder af flittige Medhjælpere kommer i Aktivitet i forskellige Brancher, om det saa er Esbjergs omiggende Hedearaler, forvandles disse til Skovbrug



Konsul D. Lauritzen

og Ager, der giver Landmænd Brødet.

Man blev i Esbjerg Vidne til Starten af „Smørexportforretningen“ (1888), Foderstoffirmaet „Eriksen & Christensen“ (1893), „Trikotagefabrik“ (1897), „Esbjerg Handelsbank“ (1898), „Valsemøllen“ (1899), „Esbjerg Bombebøsse“ (1902), „Solbjerg Plantage“ (1902), „Esbjerg Tovværksfabrik“ (1904), „Islandsk Fiskeriselskab“ (1907) og „Esbjerg Hermetikfabrik“ (1919), og en Del af disse Virksomheder ejes og drives stadig af Konsul Lauritzen.

Rederivirksomheden trives — endog fænomenalt. — I 1902 startes sammen med nuværende Konsul Andresen D/S „Dania“, noget efter D/S „Jylland“, hvilket sidste dog senere knyttes til førstnævnte Selskab.

Da vi naar til 1914, kræver Forholdene imidlertid, at Rederiet maa overflyttes til Hovedstaden, hvortil ogsaa D/S „Dania“ maa overgaa. Den paafølgende Verdenskrig afstedkom store Ulykker, idet ikke mindre end 19 af Rederiets Skibe torpederes, og 7 Mand mistede Livet under det blodige Opgør. Det sidste tog Konsulen sig meget nær, skønt det dog maa siges at være et forholdsvis ringe Tab af Menneskeliv under disse Omstændigheder.

Efter Krigen maatte der bygges mange nye og moderne Dampere, som har haft vekslende Skæbne. Nogle blev solgte, og for de indvundne Kapitaler byggedes der atter nye Skibe. Og stadig gaar det fremad,

KONTORCHEF i Det Forenede Dampskibsselskabs Forhyringsafdeling, Hr. Ch. Metzloff, fejrede fornylig sit 25 Aars Jubilæum for Ansættelsen i Selskabet.

Kontorchefen begyndte sin Løbebane til Søs. Fra Hamborg sejlede han som ungt Menneske med nogle af de kendte, berømte Sejlskibe paa Langfart, hvorved han opnaaede den mest praktiske og bedste Uddannelse paa det Omraade. I 1904 traadte Metzloff som Styrmand ind i „D. F. D. S.“, først med „la Cour“, senere i Amerikafarten, indtil han i 1908 trak sig tilbage fra Søen og blev ansat i Forhyringsafdelingen, hvor han nu sidder som Chef. — Hr. Metzloff besidder et retlinet og elskværdigt Væsen, som har gjort ham afholdt og populær

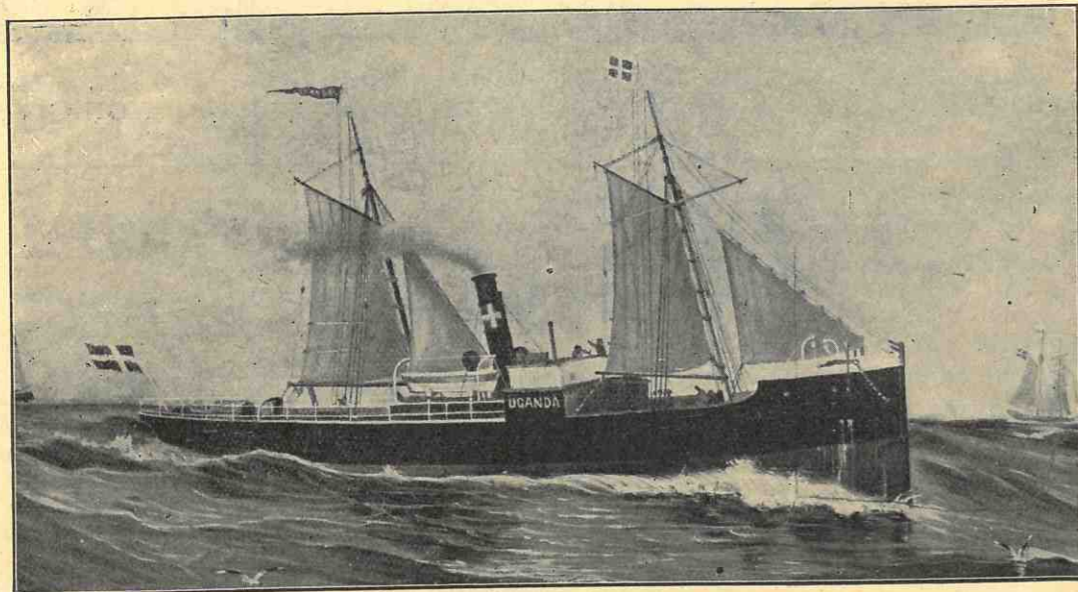
saaledes at der i Øjeblikket under Konsulens Scepter sejler mindst et halvt Hundrede forskellige Fartøjer.

I danske Dampskibsselskabers Historie staar Rederiets Nyanskaffelser af Dampere i saa kort et Spand af Aar, som fra 1920 til Dato, med en fin Rekord. Selv om det er kostbare Skibe — da Konsulen, som den gode, danske Statsborger, saa vidt muligt altid lader bygge og reparere herhjemme — er de dog alle saa moderne og økonomiske Baade, at de sejler baade godt og fordelagtigt.

Det fortælles os, at Konsul D. Lauritzen vistnok ikke en Gang paa sin 70-aarige Fødselsdag vil fravige sin daglige Dont; utroligt er det ikke, for den myreflittige Chef er nemlig en Arbejdets Ridder fra den tidligste Ungdom; dette trofaste, ihærdige Arbejde er ogsaa det, der i Forbindelse med en nobel og fast Karakter og ægte dansk Sindelag har ført Konsul D. Lauritzen fra en forholdsvis beskedne Begyndelse frem til den nuværende fremskudte Stilling, som sikkert mange med os haaber, at Konsulen maa beklæde endnu en lang Række af Aar i fuld Vigeur.

saavel mellem Foresatte og Kolleger som blandt de Tusinder han i sin Egenskab af Forhyringsafdelingens Leder aarligt faar Føling med.

DEN færøiske Kutter „Queen Victoria“ havde en haard Hjemrejse fra Island; den fik Rorskade under Island og mistede Roret paa Hjemturen. Med Besvær kom man fri af Brændingen ved Myggenæs, og Syd for Suderø mødte man en britisk Trawler, der tog Kutteren paa Slæb. Senere sprang Wiren, som Trawleren fik i Skruen, og det tog lang Tid at faa den klar. „Queen Victoria“ blev derefter slæbt ind til Vestermanhavn.



S/S »Uganda«. — Den første Begyndelse til Rederiet »J. Lauritzen« (Fotograferet specielt til »Vikingen« efter et gammelt Maleri)

Stemninger fra Havet

Af Forfatteren af Digtsamlingen »Frivagtt«, Maskinmester Aage J. Chr. Pedersen.

„Den gamle Ulk“

Hans Vugge stod ved en skumsprøjtet Kyst mellem Klitter og strittende Straa. Brændingens Brus sang sig ind i hans Bryst, — han drømte om Langfart og ærefuld Dyst paa Togt over Bølgerne blaa.

Den Knægt sprang ombord som første Mand, naar Faderens Baad stod i Havn. Hans Tanker fik Flugt ved den ensomme Strand, Livet var Leg mellem Stene og Sand og Brændingens skumhvide Favn.

Saa stod han en Dag paa et gyngende Dæk under Bramsejl og Røjler og Ræer: En fjorten Aars Knøs paa sit første Stræk; — men han tog sine Tørne, modig og kæk, med Havenes vældige Vejr.

Støt stod han bag Rattet — mens Aar efter Aar svandt bort bag hans Livs Horisont. Livet skal leves, hvordan det end gaar, — og tidt har man glemt, hvad man døjed' i Gaar, naar man møder i Dag ved sin Dont.

Haaret blev hvidt, og Pusten blev kort, og det værked' og hev i hans Krop. Foden var træet, — og hans Sind blev haardt: — Nu fatted' han først, at han maatte bort Og lægge sin Skude op.

Da retter han sig, — og hans Blik skyder Lyn: „Forstøder Havet sin Ven —?“ — Der er Uvejr og Nat bag de buskede Bryn, — han stirrer derud — og ser i et Syn det Liv, der saa hastigt fo'r hen.

„Hav! Syng mig din Sang, naar mit Glas rinder ud — du gav jo den Lykke, jeg fik. Snart skikker den store Kaptajn vel Bud; men jeg — den gamle Søluk — aah, Gud, har ikke af Himlen Bestik.“



— Da nynnede Havet sin Elsker et Kvad: „Fra jeg kyssed' ved Stranden din Fod, og du skued' mit Dyb, og dit Hjerte blev glad, var det Himlen, du saa; thi vi følges jo ad!“ — og den Gamle blev tavs — og forstod.

Aage J. Chr. Pedersen



store Sorg. — Bay skildres af hans Kolleger som en elskværdig Kammerat, om hvem de har de bedste Minder.

ULYKKESNATTEN i Østersøen, hvor S/S „Dan“ forliste, krævede ogsaa Radiotelegrafisten Johan Frederik Grancob Bay som Offer.

Den unge Mand havde først sejlet i nogen Tid med den norske Damp „Senita“ af Oslo, før han i 1927 kom med S/S Dan, med hvilken han altsaa havde sejlet i over 2 Aar.

Den Afdøde efterlader sig et smukt Minde som en lille Trøst for hans Moder og Paarørende i deres

DE gamle Svaner er sejglivede, de hænger undertiden lidt med de røjlriggede Ræer i Havnene, men de dør dog ikke trods Damp og Motor. Fornylig havde man det Særsyn i Frihavnen at se ikke mindre end 32 nordiske Sejlskibe losse og lade i de forskellige Havnebassiner. Det var den milde Sensommer og god Efterspørgsel paa Fragt, der gav Sejlene en Renaissance.

DET danske Redningsvæsen har udsendt Beretning om Virksomheden i Finansaaret 1928—29. Der er ialt reddet 159 Mennesker, og siden det organiserede Redningsvæsen oprettedes ca. 11,000. Der er i sidste Aar oprettet nye Stationer i Gedser, ved Anholt Havn og paa Bornholms Sydvestkyst. Der er nedlagt Stationer paa 4 forskellige Steder.

Kongeskibet „Dannebrog“

DA Majestæten Skib fornylig fyldte de 50 Aar, bemærkede en af de ombordværende „Mænd“, at det næsten var en Skam, at den bedagede Fødselar ikke var løbet af Stabelen i en af Sommermaanederne, for, som han udtrykte sig: „Sikken en Fest vi saa havde faaet.“

Og hvem der er lidt kendt med Forholdene i dette ekstraordinære Skib vil give Vedkommende Medhold i hans Paastand. Det var nok bleven noget ovenud. Forresten er det jo altid festligt at være tilknyttet Kongeskibet.

50 Aar er ellers ikke saa lidt for et Skib, det er i hvert Fald i mange Tilfælde nok til, at en Tilbage-træden kan effektueres. Men sjældent ser man et Fartøj bære Alderen skønnere end „Dannebrog“.

Allerede under Stabelafløbningen i 1879 vakte Skroget Furore i maritime Kredse; og der er unægtelig fra første Gang i 1880, Kongeflaget blev hejst under Christian IX, indtil Kommandoen blev strøget i Aar, faldet mange Komplimenter af til den majestætiske Sejler.

Fra dens første Færd i Ungdommens Vaar, den Gang den præsenterede sig ude omkring i Farvandene, beundrede man den slanke Skønhed med den lange, skarpe Stævn og de kækt agter over hældende Master og Skorstene. Et prægtigt Syn, som man frydes ved endnu.

Her i Hovedstaden hører Kongeskibet med til Havnens Udsmykning, og rundt om i Provinsen har den stedse været en kærkommen Gæst, naar Skibet med Majestæten høje Skikkelse paa Kommandobroen stod ind ad Fjorden, stolt piskende de smaa Sommerbølger af Vejen for Passagen til den flagsmykkede Havn, hvor Indvaanerne stod tæt pakkede for at byde Velkommen.

Siden 1880 har „Dannebrog“ været paa Sommer-togt hvert eneste Aar, mest herhjemme; men en Gang imellem har den dog ogsaa kløvet fremmede Farvande. I 1893 var den med Kong Christian IX og Dronning Louise i London til Hertugen af Yorks Bryllup, i 1905 med Kong Haakon til Christiania, i 1912 paa Sørgerejsen fra Travemünde, i 1914 med de Kongelige i England, Frankrig, Holland og Belgien, i 1920 paa Glædesfærden under Genforeningen og i 1922 i Getå til Prins Carl og Prinsesse Ingeborgs Sølvbryllup. Altsaa

ikke helt ukendt med udenlandske Kyster og Forhold.

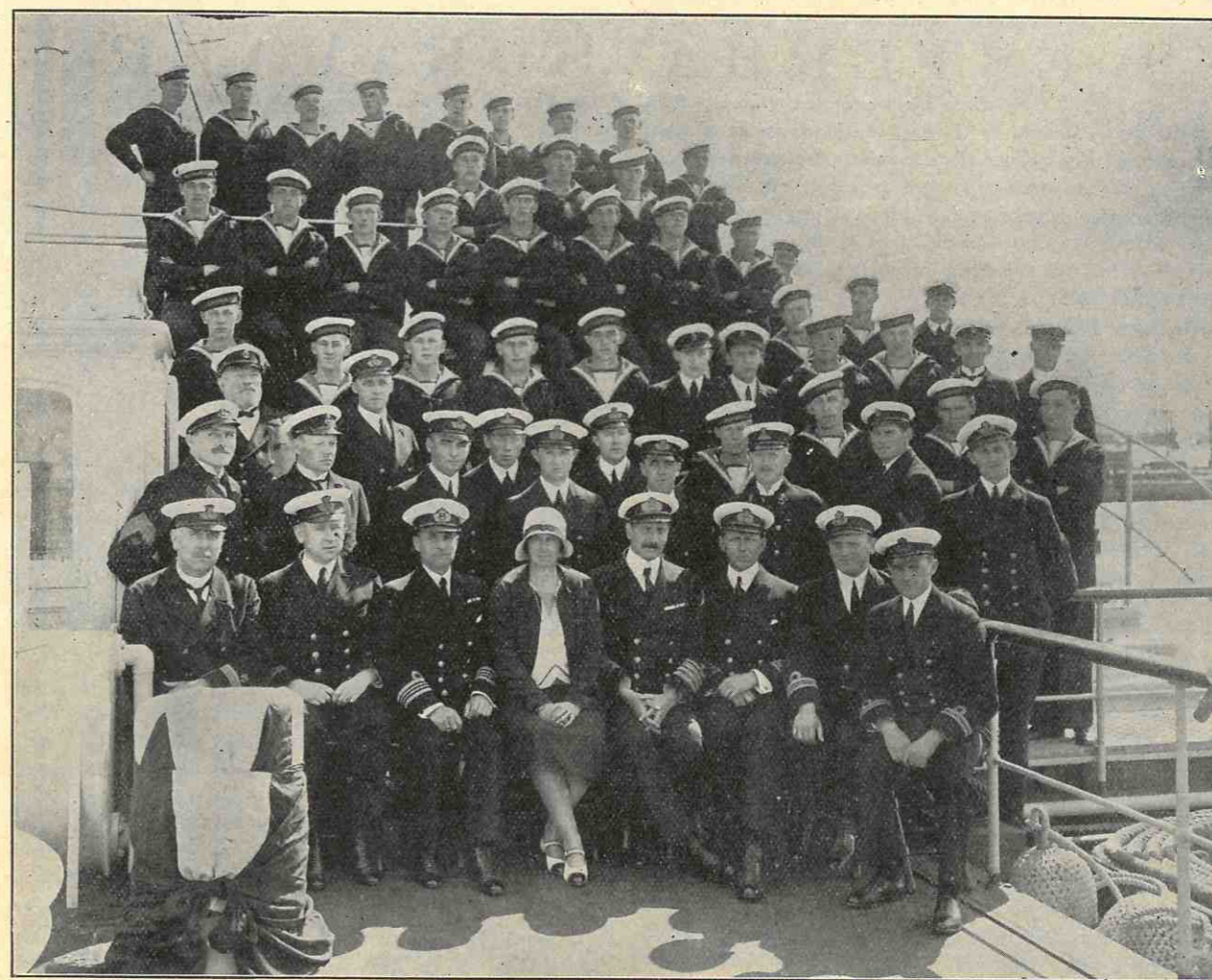
Naar Kongeskibet lægger ud fra Flaadens Leje, er det vanligvis med 57 Mands Besætning. Der er 6 Sø-officerer, 8 Dæksofficerer, 11 til Maskinen, 12 Fri-



Chefen i Aar: Orlogskaptajn Briand de Crèvecoeur

gængere og 20 Befarne, alle udsøgte, lige fra Chefen og nedefter. Som Eksempel paa, hvilket Mandskab, der anvendes, kan anføres, at i Aar var der ikke mindre end femogtyve af Besætningen, der i Sommer erhvervede Idrætsmærket.

Saa vel Gæster som Mandskab har det hyggeligt om Bord. I den Retning maa det trods Alderen siges at være ganske ideelt; men der kæles jo rigtignok ogsaa for den aldrende Dame med de halvhundredes Aar bag sig. „Mændene“ pudser og skraber, vasker og pjasker hende op, som om det var deres kære Klenodie her



Eneret: Fotograf E. Danielsen

Vi bringer ovenfor en formindsket Gengivelse af det Fotografi, som Deres Majestæter, forinden de gaar fra Borde, skænker som en kærkommen Erindring om Sommertogtet til enhver af Besætningen, ledsaget af et venligt Ord og et Haandtryk

paa Jorden. De regner det for ganske betydningsløst, at „Dannebrog“ endnu sejler rundt med de gamle, forslidte Skibssider, det forældede, uøkonomiske Maskineri, de forlængst usmagelige, forladte Hoftepuder, Kasserne, der dækker Hjulene, de ser kun Gevæksterne som skønne Baggrunde for Skjoldet med Løver og Hjerter i, som de højagter. De betragter det moglege Overtræk paa Hjulene som en Slags Patina.

Og saa frydes de, næsten paa barnlig Vis, over disse gamle Skovlhjuls Arbejde, naar de kærner Vandet til hvidt Skum omkring Skibet. Jo, jo, Kærligheden har sine egne Synspunkter, ogsaa mellem Søfolk og Fartøjer.

Men det gaar med Skibe, som med os andre; selv om vi faar den

omhyggeligste Pleje, og selv om vi holder os nok saa ranke i Linjen gennem Aarene, saa maa vi give fortabt engang, selv et Kongeskib er ubønhørligt underkastet Naturlovene. — Nu ligger „Dannebrog“ i Vinterhi i Flaadens Leje. Næste Sommer skal den ud igen; men saa er det uigenkaldelig Slut med dens Levetid. Damen er for at bruge et galant Udtryk — falden for Aldersgrænsen.

Saadan kan det jo ogsaa gaa for et Kongeskib.

Og den har tjent den kongelige Familie trofast i Aarenes Løb. Som Kongeskib er „Dannebrog“ bleven for aflægs, den er i hvert Fald ikke mere *up to date* i vort Land, — de ungdomsfriske, moderne og prægtige Motorskibes Fødestavn.

Ad. P.



— Det skorter heller ikke paa Taffelmusik om Bord, selv om Orkesteret undertiden kun bestaar af en Trækharmonikas pustende Toner

VESTERHAVSDRAMAER

Brev fra Vestkysten, Oktober 1929.

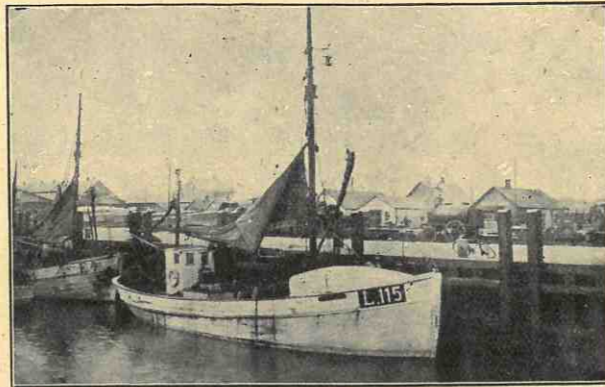
Med denne Maaned er vi naaet ind i det barske Efteraar her ved Vestkysten. Allerede sidst i September begyndte de vilde Paalandsstorme at suse ind fra Vest, fløjte over Klitkeglerne for derefter at fare hen over de nøgne Klitgne langs Jyllands Kyst. Det kunde snart kendes, at den haarde Tid var inde. Og da særlig over Nordsøen er det nu en haard og urolig Tid.

For Søens Folk, de, der maa tjene deres Brød derude, er de tre Maaneder Oktober, November og December en drøj Tid, thi da er der Magt i Havet, som Kystboerne siger, da rejser Kræ Vester sig pludseligt uden synderligt Varsel og styrter sig mod Klitter og Skrænter og knuser alt, favner saa mangt og meget og lader det forsvinde ude i den vestlige Horisont for langt om længe at kaste det ind paa den forblæste Strand. Ja, det hænder ikke saa sjældent, at Nordsøen beholder sine Ofre og ikke giver dem tilbage. Da lettes ikke Sløret for de skjulte Dramaer, hvis Rædsler taber sig derude, hvor Himmel og Hav staar i et. Da ved vi kun, at Kuttere og Fragtskibe forsvandt derude, vendte ikke tilbage til de Havne, de gik ud fra. Da er det, at Havet kaster Sorgens tunge Skygger ind over Vestkystens Egne.

Ogsaa nu, saa tidligt i dette Efteraar, hviler der mørke Skygger over Vestkystens Havnebyer, ikke alle Fiskekuttere er naaet i Havn fra den sidste Rejse i Nordsøen. Den store Esbjergkutter „Magdalene“ er ikke vendt tilbage. Det var allerede under Stormen Natten mellem den 21. og 22. September, at denne Kutter var paa Vej indefter med en stor Fiskelast. En anden Kutter, hvis Skipper var Broder til ham, der førte Magdalene, passerede hinanden derude. Det blev sidste Gang, de to Brødre mødtes. „Magdalene“ naaede ikke den hjemlige Havn. Hele Besætningen, 4 Mand, mellem disse den bekendte A. Veje, blev favnet af Havet et Sted derude, hvor Bølgerne i Raseri jog mod Jyllands Kyst, knusende alt, hvad der stod i Vejen, ogsaa „Magdalene.“

Haab og Venten har vekslet siden, men som saa mange Gange før er det nu gaaet over i stum Sorg og Fortvivelse over Tabet af Fader, Broder og Søn, der blev derude paa den store Arbejdsmark. Haabet bristede, da „Magdalene“s Redningsbaad og Redningsbælter drev ind paa Kysten, Ha-

vets Skygger fra det store Drama. Det er jo saaledes, at naar vore Kuttere staar ud fra Jyllands Havne, da ved man ikke, om alle naar ind igen. Dette gælder ikke mindst i Efteraarets haarde Tider, naar Dagene er korte, og de mørke Nætter er lange og stormfulde. Da vaages der saa ofte i



Fiskekutter i Havn

Angst langs Jyllands Kyst. Det var da ogsaa tidligt i Aar, at Efteraarets Veterhavsdrama spredte Sorg blandt Kystboerne, tog deres egne bort. Men ogsaa de fremmede Søfolk, der arbejder derude, maa kæmpe for Livet, tage saa mangen haard Tørn. Skovene driver der vesterude i Form af en Mængde nyt Tømmer, Planker og Brædder, som de vestjydske Fiskere har observeret. Og herude under Jyllands Kyst, kun ca. 1 Mil fra Land sank den norske Skonnert „Glittine“ til Havets Bund, men heldigvis blev Besætningen, 11 Mand, forinden reddet af en tysk Trawler. Netop nu i disse Dage driver der Skibstømmer ind paa Kysten, store Flager af Skibssider og Dæk med Lugekarme og Dele af Ruffet samt maledede Kahytsbrædder. Er det „Glittine“, Havet har slaaget i Stykker? Ingen ved det. Men ét véd man, at Vesterhavstrandens viser et typisk Billede paa et Forlis i rum Sø, et Drama vestude.

Lykkeligst har de Paarørende det, naar Fartøjerne, som paa ovenstaaende Billede ses i Havnene paa denne Aarstid.

Argus.



Den 7. September omkom Kaptajn Carl Marius Mortensen med det af ham førte Skib S/S „Dan“.

Den Afdøde var født i Sønderho paa Fanø den 6. April 1883 og tog Styrmandseksamen paa Nordby Navigationsskole i 1903. Efter nogle Aars Sejlsads med engelske Skibe kom han som 2. Styrmand med 3-mst. Skonnert „Elisabetha“ fra Sønderho, sejlede derefter i D/S „Myren“, indtil han kom ind i D/S „Dania“, først som 2. Styrmand og senere som Før-

rer af S/S „Esther Maria“, hvilket Skib han førte, til han for et Par Aar siden overtog S/S „Dan“.

Kaptajn Mortensen var ansat som en dygtig og samvittighedsfuld Skibsfører, hvis tidlige Bortgang efterlader et stort Savn.



1. Styrmand E. Onsborg, der sammen med sin Hustru forsvandt i Bølgerne efter S/S „Dan“s Forlis, var født den 16. Oktober 1883. Den Afdøde havde sejlet først i Rederiet „Vendila“, derefter i Sejlskibe, først som Styrmand og dernæst som Fører, og nu tilhørte han Rederiet „Dania“, hvor den afholdte Styrmand havde været med „Dan“, siden denne blev bygget.

Ægteparret havde kort forinden sendt Breve hjem til Familien og Venner med Beskrivelser af den fornøjelige Rejse og Opholdet om Bord, og saa skulde netop Ulykken indtræffe paa Hjemturen.

Paa Regeringens Vegne har Amtmanden over Aarhus Amt overrakt Skipper S. Chr. Nielsen Storgard af Horsens et Sølvbæger med Inskription som Paaskønnelse for det af ham udførte Arbejde ved Redningen af den den 23. November f. A. ved Læsø grundstødte Fiskerkutter „Elias“ af Frederikshavn.

Styrmand Pettersons Forfremmelse

Fortælling af Kapt. E. Juel-Hansen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

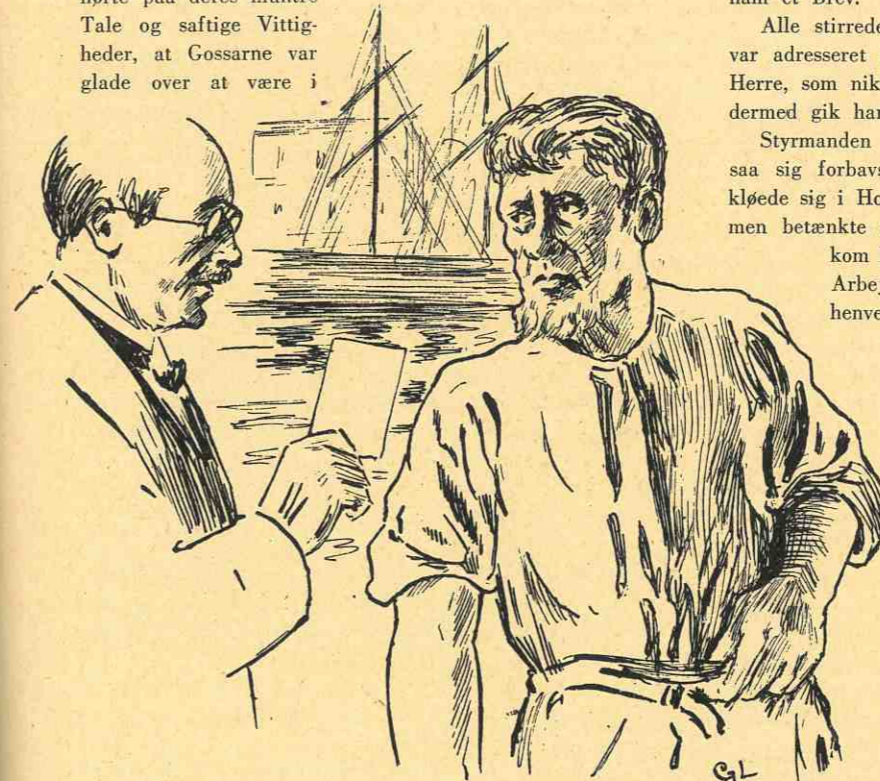
Den store, smukke Skonnert, der laa fortøjet langs Kajen i en skaansk Kystby, var for et Par Dage siden efter heldig Rejse kommen i Havn. Med sin veltrimmede Rigning og rene udenbords Maling pyntede den mellem de mange Smaadampere og Fiskerfartøjer, og skønt den laa under Losning, viste dens velopklarede Dæk, at dens Grejer holdtes skibsmæssigt i Orden.

Der var ikke Tvivl om dens Nationalitet. Et Sømandsøje saa det straks. Alene den gule Stribe, der i Dækshøjde løb rundt fra Stæv til Hæk, kendetegnede den som svensk, og betragtede man dens Navnebræt, hvor Hjemsted og Navn stod maledt i gule, udskaarne Bogstaver paa blaa Grund, kunde man næsten høre, hvorledes det maatte lyde, hvis man havde spurgt og paa toneopadstigende skaansk faaet bekræftet, at „den horrte hemma i Limhamn“.

Naar Svaret var naaet til „Lim“, der haledes langt ud, var man helt henne i højre Side af Oktaven, men ved „hamn“ gik Tonen en Akkord ned.

Der var Travlhed ombord. Losningen var i fuldt Sving. „Kaptæn“ var allerede gaaet i Land til Rederne, som havde Kontor der i Byen, og Styrmanden ledede kyndigt Arbejdet, der udførtes af Skonnertens egen Besætning.

Denne saa Pokkers godt ud. Høje, velvoksne Svenskere, lyse af Lød og med sunde, solbrændte Ansigter. Anderson — Matrosen — og Per — Jungmanden — stod i Spillet, mens Kalle — Letmatrosen — og Erik — Dækspoyken — svedte i Lasten med at slaa Stropperne om Tønder og Kasser. Man hørte paa deres muntre Tale og saftige Vittigheder, at Gossarne var glade over at være i



Styrmand Petterson gloede spørgende paa den fine Herre —

Havn igen. — Styrmanden, der stod ved Lugen og „tog imod“ var en Mand paa henad de fyrre. Lidt duknakket af legemligt Slid og med Ansigtet præget af Modgang, var han tavs og tvær og udeltagende i de glade Sømands Prat. Han hørte til dem, der altid følte sig skuffede, og hvem Skuffelsen gjorde sur og ondsksfuld. Veltjent i det lille Rederi, han sejlede for, levede han i stadigt Haab om Førerskab over et af Fartøjerne, men da han ingen Penge ejede, og hans Slægtskab til Skuderne var lovlig tynd, var Udsigterne til Skipperværdigheden kun meget smaa.

Han snerrede ad Gossarnes Lystighed, men da de skrattede saa højt, at de næsten glemte Arbejdet, brølede han til dem, at „tusan millioniska Jækler skulde annamme dem, om inte de jenast lukkede paa Tjæften“, og det skaffede Ro igen.

Kokken, der fra sin Kabys ved Lugens Forkant interesseret havde hørt til, trak forskrækket sin Opstoppertud ind for ikke at blive bemærket og fik travlt med sin Madlavning. Han havde netop gjort den første Rejse til Søs og var begyndt at komme sig efter den. Turen havde været særlig skrap for ham, ikke mindst fordi han aldrig havde set et Skib før og som Fynbo været særlig dum til at forstaa det fremmede Sprog og Tonefald, saavel som at blive forstaaet. Men Vanen og de fornødne Tæsk havde i Forening hjulpet ham over Besværet, og nu forstod han Svensk og kunde tale det uden at forandre en Lyd i sit eget Maal.

Han var netop ved at kigge gennem Dørsprækken, da han saa en fin Herre høfligt bukke for Styrmanden og aflevere ham et Brev.

Alle stirrede paa Styrmanden og denne paa Brevet, der var adresseret til ham. Han gloede spørgende paa den fine Herre, som nikkede bekræftende, jo, det var rigtigt nok, og dermed gik han.

Styrmanden aabnede omsider sin Skrivelse og læste den, saa sig forbavset om og læste den endnu en Gang. Han kløede sig i Hovedet, begyndte at tilkalde en Hær af Jækler, men betænkte sig og gik uden at sige et Ord agterud og kom lidt efter tilbage iført sin Landgangsjakke over Arbejdsskjorten og Mysse paa Hovedet. Uden at henvende sig til nogen, spadserede han over Landgangen og forsvandt oppe mellem Husene.

Gossarne stirrede uforstaaende. Uden Styrmanden kunde Arbejdet ikke fortsættes. Hvem skulde tage imod og hvem skrive af og ordne med Kvitteringerne. Og de forsamlede sig forude, fik Piben tændt og drøftede Situationen. Der gik en stiv Time. Det var bleven Middag, og der var Stilhed i den lille By. Omsider bemærkede de en Mand komme gaaende oppe i Gaden med Kurs mod Havnen. Var det deres Styrmand eller ikke?

Som en træt, gnaven og lidt foroverbøjet Mand var han gaaet i Land. Nu kom han tilbage med Hovedet højt og Ryggen rettet. Da han var helt nær, saa de, hans tvære, haarde Ansigt var glattet ud og skinnede fornøjet, og at hans Hovedbedækning var



ombyttet med en splinterny, rundpullet Hat. — De flokkedes om ham i ærbødig Afstand, men han gik forbi dem uden at værdige dem et Blik — og saa kendte de ham jo igen — og fortsatte i lange Skridt helt agterud, hvor han pludselig vendte om og blev staaende med den ene Haand støttet paa det lave Ruftag. Den anden vilde han med Tømmelfingeren hænge op mellem to Vesteknapper, men da han kun havde Skjorte paa, nøjedes han med at klemme fast med et Par Fingre. Virkningen kunde nok blive den samme til det, der skulde foregaa.

Der var andagtsfuld Tavshed mellem Gossarne, da Styrmanden endelig oplod sin Røst og raabte: „Kom hiid, Poyker. Kom hiid agteru—ut og hörr paa.“

De kom varsomt nærmere og stillede sig foran ham. Var det deres Styrmand eller var det alligevel en fremmed? Tøjet var dem velkendt. Blaa, slidte Donguerybukser med store Knæ i, som gav Benene Udseende af at være skæve. Paa Fødderne klodsede Lædersko og saa Klædesjakken over den gamle Skjorte. Fraregnet den nye, stive Hat, som forsigtigt var lagt paa Ruftaget, saa dens fine, røde Foer og de forgyldte Bogstaver i Svedremmen rigtig kunde ses, var der ingen Forskel. Men Klunset gemte en Mand, hvis Højhed og Værdighed, hvis Selvfølelse og umaadelige Egenbetydning ligefrem straaledede indefra ud efter, saa det kunde mærkes.

Hans Blik skuede fjernt ud i Universet, løb over Himmelen og fæstnede sig endelig paa Fløjknappen paa Stortoppen og blev hængende der.

Og med en Stemme, der bævrede af den Øjeblikkets Alvor og Højtlighed, Styrmanden selv følte, begyndte han at tale: „Jagg er sendt eder, förr at berrrette förr eder, at vor gamla Kaptän frran i Dagg standerr quar i Land.“

Det gav et Gisp i Kokkefan'en. Var Gubben maaske død? Og Tanken om de mange Bank, han herefter kunde slippe for, gjorde ham glad i Sjælen.

Styrmanden gjorde en lille Pavse, halede Blikket ned fra Fløjknappen og fæstnede det pludselig og voldsomt i Synet paa dem alle, idet han sammenbidt og med Ophold mellem hvert Ord fortsatte: „Forrsög at forrsta, om ni kan, at Kaptän, han er nu like saa mökktet som Gud i Himmelen.“

Gossarne trak Vejret dybt. Det var klart for dem, at Kaptän skulde blive i Land som Reder. Men Styrmanden havde mere at „berette“.

Han kastede Hovedet tilbage med et voldsomt Ryk, skrævede ud med begge Ben og stak Næverne i Lommerne, og idet han slog Gabet op, saa Drøbelen som en Slangetunge spillede i hans Hals, brølte han truende og forfærdeligt.

„Og Jagg.“ Dette gentog han for at være sikker paa udelte Opmærksomhed. „Og Jagg. Jagg err nu like saa mökktet som Kaptän har varit forruut.“

Gossarne tumlede et Skridt tilbage. Tydeligt fremtraadte i deres syndige Bevidsthed den gamle Historie om ham, der vilde piske med Skorpioner. Men de dristede sig ikke til at svare og heller ikke til at gaa forud.

Styrmanden — förlaat, Kaptän — begreb, at han var Herre over Situationen. Han kunde nok vove at komme Jorden lidt nærmere igen en Gang. Og hans Udtryk skiftede. Nu var han nedladende, ædel, men utilnærmelig, som den er, der er sat til at uddele Gaver, han ikke ønsker Tak for, og som han ganske vist heller ikke selv har betalt, men som Modtagerne maa tro, skænkes dem af hans rige Hjerte. Og idet hans Øje ramte den, han nu særlig henvendte sig til,



Styrmand Petterson fæstede sit sonderknusede Blik paa Kokken

sagde han til Matrosen. „Du, Andersson, hörr paa. Du er nu like saa mökktet, som jagg har varrit forruut.“

Andersson stod og traadte sig selv over Tærerne. Han blev helt genert, forsøgte at bukke, men det mislykkedes totalt, og han tørrede sig med Haanden under Næsen for ligesom at være lidt beskæftiget.

Der kom flere Overraskelser, og nu gik det hurtigere. Thi fra sit ophøjede Stade læste den nye Kaptän paa Ansigterne at de gættede, hvad der skulde komme, og saa gik det ikke an at trække det for længe ud. „Ja, du, Kalle,“ blev han ved, „du err nu like saa mökktet som Andersson har varit forruut, og Per, du err blit det samme, som Kalle var, og Erik er paa samma Viset like saa mökktet, som Per var forruut.“

Gossarne følte sig, de rankede Ryggen og saa forstaaende paa hverandre.

Og nu var der kun Kokkefan'en tilbage. Der stod han jo mellem de øvrige, lille, beskidt og barbenet havde han efterhaanden trængt sig frem i forreste Række. Der var forventningsfuld Spænding over hele hans nussede Person — hvad kunde man ikke blive til paa en saadan Dag — og skønt han var den sidste i Rangforordningen og vidste, at alle de andre var nævnt, og at Turen derfor netop nu maatte komme til ham, var hans Ivrigheid efter at faa sit Navn raabt op saa stærk, at han umulig kunde holde sig længere, og med Pegefingeren i Vejret sang han paa sit fynske: „Aa je, hvo' majet æ' je' h'e'en?“

Kaptän blev mildest talt forbavset. Han blev det i saa eftertrykkelig en Grad, at han med et Bums kom helt ned paa Jorden. Han blev „den samma, han havde varrit forruut“, og mens hans Hoved blev rødt, fordi tusan millioniska Eder, der alle skulde udtrykke de Følelser, der paa en Gang sad og pressede paa og vilde ud, kunde han i nogle Øjeblikke slet ingen Lyde faa frem. Da han endelig fik Luft, kom det i en Braadsø af Foragt. Han beskuede den arme lille Kokkefan'en fra oven nedefter, og idet han fæstede sit sonderknusende Blik paa Kokken, sagde han: „Du-u, næj forrr titusand millioniska, svartta fedttige, tilsodade Jækler, Du-u errr den samme Jæklans Sviinpoyke, duu altid harr varrit.“

Og Drengens forventningsfulde Spænding gled af ham, og han selv gled ud af Rækken. Som en vaad lille Hund sjuskede han med Halen mellem Benene tilbage til sin Kabys.

E. Juul-Hansen.

FARVEL TIL SØEN

Den 12. Oktober fyldte Kaptajn Tvergaard 65 Aar, og den 1. Nov. forlader han, efter omtrent 40 Aars Tjeneste D. F. D. S.

Tvergaard, der er en Gaardmandssøn fra Sebbesund, kom straks efter Konfirmationen til Sø.

Han modsatte sig bestemt at gaa og sparke til Knoldene. Til Havet stod hans Lyst, og næppe havde han været nogle Ture i hjemlige Farvande, før han kom paa Langfart.

Knap 22 Aar gammel træffer vi ham som ældste Matros om Bord i Skonnertbriggen „Grev Friis“ af Horsens, hvor han gør sig fordelagtig bemærket ved at overtage Kommandøen i rum Sø, idet saavel Kaptajnen som Styrmanden kort efter Afsejlingen fra la Plata Floden bliver haardt angrebne af gul Feber. Under de højst sørgelige Forhold fører saa Tvergaard Skibet ind til Barbados, hvor begge hans Overordnede afgik ved Døden.

I 1890 tager Tvergaard Styrmandseksamen og kom derefter ind i D. F. D. S., til at begynde med som 2. Styrmand i S/S „Avanti“, senere som Fører af forskellige Baade.

Under Julestormen i 1921 mindes vi Kaptajnen Navn som Fører af S/S „Oluf Bager“ sammen med nuværende Kaptajn



Kaptajn Peder Tvergaard

Fjelborgs, der den Gang var hans 1. Styrmand.

Damperen var paa Vej fra Gøteborg til Frederikshavn i et forrygende Vejr med høj Sø og Snestorm, da de ved Midnatstid observerede et nødstedt Skib, der blussede efter Hjælp.

Det viste sig at være en hollandsk Skonnert „Wilhelmine“ af Amsterdam, der, efter at have mistet baade Sejl og Ankre, var ved at drive op paa Læsø. Der var 5 Mands Besætning, og Kaptajnen havde sin Kone ombord. At faa en Slæber ombord i Skonnerten var ikke let og et meget farligt Arbejde for en Postdamper med Passagerer ombord.

Otte Gange sprang Slæberen, og hver Gang maatte der begyndes forfra; men ind til Frederikshavn kom dog baade „Oluf Bager“ og „Wilhelmine“ i god Behold, den første 51 Timer forsinket, det havde jo været en drøj Törn, men Udfaldet var jo godt.

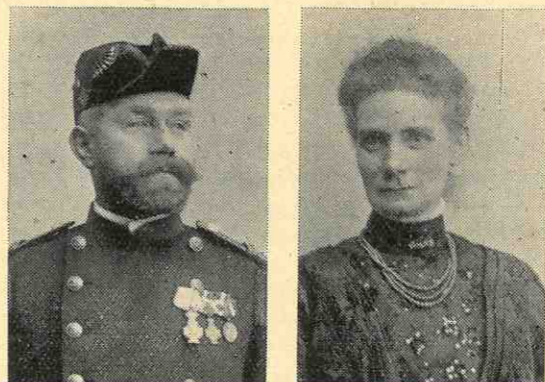
Den hollandske Regering sendte Kapt. Tvergaard og Styrmand Fjeldborg Takkeskrivelser med Gaver med Inskriptioner i den

Anledning. — I de senere Aar har Kaptajn Tvergaard ført S/S „Møen“, men trækker sig altsaa nu tilbage til en velfortjent Hviletid i Land efter de mange Aars Tjeneste paa Søen.

To gamle Nyboder = Kendinge

LØJTNANT i Søofficerskorpset I. P. I. Wismann og Hustru fejrer den 2. Novbr. deres Guldbryllup.

Begge er født i Nyboder, Guldbrudgommen den 17. Ok-



tober 1854, og lige fra Ungdommens Vaar har de haft Føling med Chr. IV.s gamle Bydel.

Begge gik i Skole derude, og da Wismann var konfirmeret, maatte han selvfølgelig paa den gamle Elevskole for de vordende Underofficerer indenfor Marinen, medens Guld-

bruden maatte vente, til hendes Forlovede kom saa vidt, at der blev Stunder til at flytte ind i den lille Rede med de grønne Skodder for Vinduerne under det røde Tag.

Og senere kom der ogsaa lange Omgange, hvor Hustruen maatte sidde ene tilbage, Fatter var nemlig tidt paa Togter, saaledes baade med Fregatterne „Jylland“ og „Sjælland“ og Korvetterne „Dagmar“ og „Hejmdal“, hvor hans Baadsmandsfløjte har lydt i mange gamle Ulkes Øren.

For 30 Aar siden, da „Valkyrien“ under Prins Valdemars Kommando var i Østen, var gamle Wismann avanceret til Overbaadsmænd og fik paa denne Rejse sit Hæderstegn for 25 Aars tro Tjeneste.

I 1904 blev W. Løjtnant i Flaaden og blev baade Dannebrogsmænd og Ridder af Dannebrog, fordi han var saa afholdt saavel af Over- som Underordnede.

Efter at have tjent i Flaaden i 56 Aar faldt W. i 1924 for Aldersgrænsen, og med den største Sorg maatte det gamle Ægtepar forlade deres kære Nyboder, hvor de begge havde saa kære Minder fra.

Nu er de havnet i Hovedstadens nyere Kvarter for Søetatens Kendinge ude paa Østerbro, ikke ret langt fra Lange-linie, hvor de daglig tager deres Tur for at se paa Sejlerne og Bølgerne, der oprisker Minderne fra Tider, der svandt.

Men den 2. Novbr. bliver der nok mange, som husker det afholdte Guldbryllup fra Nyboder.

Klipper-Kaptajnen „Sødjævelen“

Eftertryk forbydes

Med Tegninger af Georg Lütken



Onkel fortæller —

let med ham, men som samtidig fortalte mig, at han selv var bleven kureret for en Skavank, der nær kunde have afstedkommet flere Ubegageligheder for min Hjemmelsmand.

Denne Mand var en ældre Gut, som jeg traf i San Francisco, hvor han havde slaaet sig ned i en Shop med Bøger og hellige Skrifter.

Han hed *Kristian Thomsen*, men kaldte sig *Thomsson* og var fra Aabenraa, hvor en nær Slægtning som Fører af Barken „Oscar“, der tilhørte Rederiet Bruhns Sønner, havde taget ham med til Søs paa Kinakysten.

En af disse saakaldte hellige Sekter, der alle Tider har floureret i U. S. A., havde faaet Tag i gamle Thomsson og i den Grad fanget hans Interesse, at han ofrede mange Penge paa dens Alter, Dollars, som han møjsommeligt skrabede ind i sin specielle Shop.

Disse hellige kaldte sig saadan noget som „de retskafne Brødre“ og havde efterhaanden faaet en stor Menighed, navnlig blandt godtroende Søfolk, som de pumpede for deres surt fortjente Penge.

De afholdt Vækkelsesmøder med Salmesang og Bekendelser, og profiterede rigtig godt paa den Geschæft.

Thomsson var et af Ofrene, indtil det endelig en Aftenstund gik op for ham, hvilke Svindelere han var kommen i Selskab med. Og det gav „Sødjævelen“ Anledning til.

Hin Aften havde Thomsson indfundet sig sammen med en anden gammel Kammerat fra Søen. Salen var propfuld. En af de velklædte Arrangører havde bebudet en stor Sensation, en gammel, kendt Skippers Tilstedeværelse som Taler, og det var spredt ud, at det skulde blive en meget interessant Aften.

Hvem kan vel skildre Thomssons og hans Kammerats Forbauselse, da de ser „Sødjævelen“s uhyggelige Person paa Talerstolen, denne forhærdede Forbryder, tilsyneladende velplejet og fræk som en Allike begynde at tale Bibelens skønne Skriftsprog til den forsamlede Mængde?

— Lyt til, hvad denne retskafne Broder har at skildre fra sit bevægede Sømandsliv, proklamerede den fine Herre nedefor Talerstolen til en yngre, pæn Mand, som stod ved hans Side. Men han gjorde det saa højt, at næsten hele Forsamlingen hørte det.

Om selve Foredraget fortalte gamle Thomsson, at det havde været saa hyklerisk, saa at enhver Sømand, der kendte det mindste til Taleren, maatte korse sig over hans Gemenhed. Det

blev til et stort Spektakelmøde, thi mange havde genkendt Taleren.

Fra denne Aften havde Thomsson afbrudt enhver Forbindelse med de retskafne Brødre og deres Vækkelsesmøder.

Bully Waterman hed dette Uhyre, og hans Navn er først og fremmest knyttet til Kinaklipperen „Challenge“, Tidens hurtigste Sejler. Challenges Stormast var 97 Fod høj og den længste Raa 90 Fod. Fuldrigget udspændte den 12,780 Meter Sejl. Storsejlet maalte 80 Fod foroven og 100 Fod forneden. Skroget var sortmalet med en Guldstripe trukken langs hele Breddens, og i Modsætning til andre Klippere var ogsaa Masterne sortmalede. Den var en af de kostbareste Sejlskuder bygget i Amerika, og den tiltrak sig lige fra Stabelafløbningen den allerstørste Opmærksomhed.

Paa dens første Tur førtes „Challenge“ af Waterman, der efter sin Fører af „Sea Witch“ stod paa Højden af sin Løbebane. I New York havde man hædret ham i den Grad, at han tabte Hovedet og tilsidst blev ganske utilnærmelig af bare Vigtighed.

I Land var han en fuldblods Dandy, som han udhalet i en straafarvet Raasilkedragt dansede hen ad Gaderne, men var han først ude paa Søen, blev han med ét forvandlet til en grum og blodtørstig Tiger. Det hed sig, at han, saa saare Ankeret var lettet, lod Stewarden bringe sig en Pøs Saltvand, hvori han vaskede sit Landkrabbeansigt af, og umiddelbart derpaa var han fra en hyklerisk, pertentlig Pyntedukke forvandlet til et sandt Monstrum af ondsindet Djævelskab.

Mandskabet kendte ikke til nogen virkelig Frivagt, idet der ualladelig blev pudset og skuret, og det kån ikke undre, at hans Klipper skinnede som Sølv, naar man hører, at Mandskabet maatte ligge og skrubbe Ræerne med Sand i maanalyse Nætter. Og Dækket blev uopholdelig skuret. Med bøjet Ryg maatte Mandskabet ligge Time efter Time uden at turde rejse sig af Frygt for at blive slaaet til Krøbling for Livstid af en tung Haandspage. Almindeligvis skrabede man først Dækket med Skuresten, gav det dernæst et Lag Kultjære, skrabede igen vedholdende med Skurestenen, indtil Dækket til Slut skinnede som Sne. Den drevne Sømand undgik saa vidt muligt Skibe med saadanne skinnende, hvide Dæk, for han vidste, at denne Renlighed kun var opnaaet ved Slavepisker og et umenneskeligt Slid.

Waterman var berømt for sin eventyrlige Sejlføring og pralede, vistnok med Rette, at han aldrig havde haft for en Dollar Skade paa noget Skib, han førte. Men hans eksempellose Disciplin kan ikke frelse ham for Eftertidens Fordømmelse, saa lidt som den kan fjerne den Skændsel, der knytter sig til hans Navn. Endnu den Dag i Dag er hans Navn et Skræmsel for mange Sømænd. Da han gjorde sin sidste berygtede Rejse med „Challenge“, var han 42 Aar, og da han havde pløjet Søen i tredivte Aar, havde han samlet sig saapas Midler, at han besluttede at trække sig tilbage. Selv forsikrede han under Søforhøret, at det kun var paa Griswolds, „Challenge“s Ejer, indstændige Anmodning om at føre Skuden fra New York til San Francisco i 1851, at han foretog dette Togt. Men saa daarligt var hans Ry, at han ikke kunde faa nogen kyndig

Sømand til at mønstre paa „Challenge“, og derfor var nødsaget til at tage et Mandskab om Bord af fuldkomne Bade-gæster og det værste Bundfald af New Yorks Bærme. Kun seks af den 56 Mand store Besætning kunde styre, og kun fire forstod Engelsk. Sytten var syge straks Skuden stod ud Sandy Hook, men paa Ejerens Forslag om at prøve paa at faa et bedre Mandskab om Bord svarede Waterman, at det netop var sadanne Fyre, han kunde lide at tæmme. — Jeg vil gøre dem til rigtige Sømænd eller hakke dem til Pølse, udbød han, og han holdt Ord.

Waterman nød Ry af at være en god Pistolskytte, og paa „Sea Witch“ havde han for Vane at skyde til Maals efter Folkene, der laa oppe i Ræerne for at beslaa Sejlene, hvilket tvang ham til regelmæssig at forlade Skibet, før det dokkede. En af Historierne om ham gælder Styrmanden *Fraser*, der blev hans Efterfølger som Skipper paa *Sea Witch*. Waterman havde prøvet at kujonere *Fraser*, men en Dag, da de begge befandt sig i Bestiklukafet, lagde *Fraser* to Revolvere paa Bordet og sagde: Enten De eller jeg maa forlade dette Skib. Hvertil Waterman tørt bemærkede, idet han skubbede Revolverne bort: De er den eneste, jeg nogensinde har haft en Smule Respekt for.

Med en saadan Skipper kan det ikke undre, at det kom til at se broget ud for „Challenge“s Mandskab, af hvilke flere var rene Eventyrere, der kun tog med for at faa en Lejlighed til at rømme i Frisco og begive sig op til Guldminerne. Aldrig saa saare var Skuden udenfor Sandy Hook, før Skipperen kaldte Mandskabet agterud, og medens han der holdt sin sædvanlige Tale om god Kost og lidet at bestille, men Helvede for dem, der ikke vilde makke ret, var hans Officerer travlt i Færd med at ransage Matrosernes Lukafer, bortgemme Revolvere og brække Spidsen af Skedeknivene. Styrmanden, *Jim Douglas*, var en lige saa haard Hund som Skipperen og gjorde altid Fællessag med denne. En anden drøj *Karl* var Skibets Tømmermand, en bomstærk Svensker. Han røg uklar med Waterman, inden de var ude af Sigte af Kysten. „De er Skipperen her, men hvis jeg har Dem i Land, vil jeg munke Dem,“ sagde Svenskeren med en drøj *Ed*. Waterman smed Jakken: „Lad os prøve,“ svarede han. Det var en regelret Kamp, men Tømmermanden havde Øvertaget, og fra den Stund lod Waterman ham i Fred.

Skibet havde fem Passagerer ombord, og det maa have været en lystelig Sejlads at betale Billet for. Udfor Rio kom de alle op paa Dækket for at overvære Mandskabets Overhaling. *Douglas* sparkede deres Kister op og fandt i de fire engelsktalende Sømands foruden det sædvanlige Indhold fire Merlespiger. — Saa I har neglet disse i andre Skuder, raabte

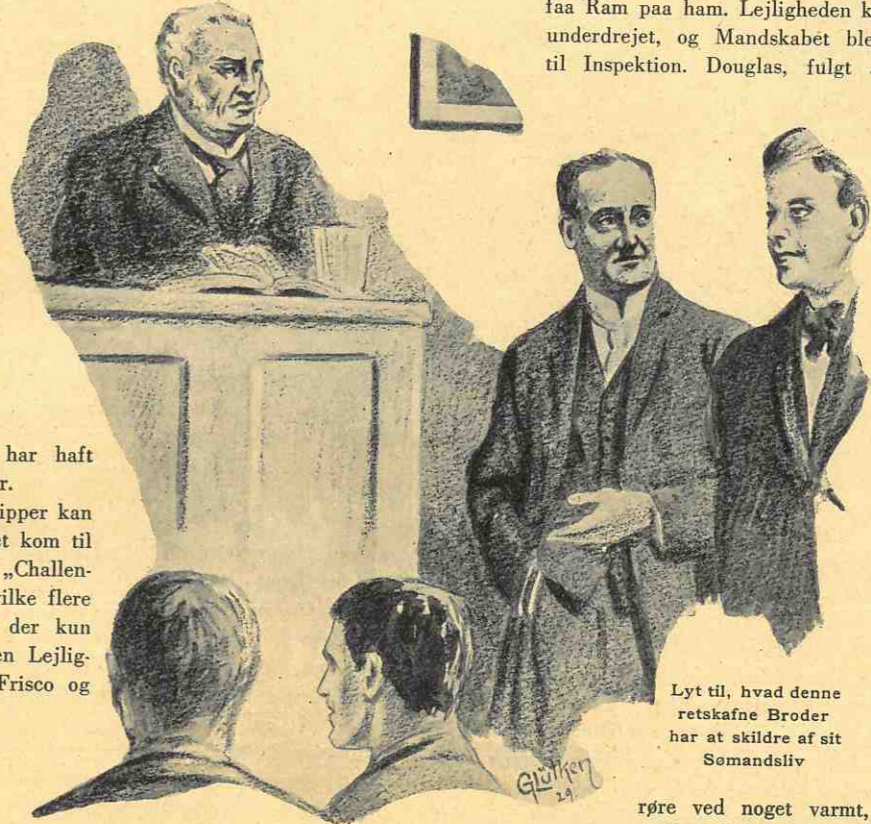
han. Lad mig tage Vare paa disse. Det traf sig saadan, at en af de fire var en gammel Orlogsgast, og den Behandling var mere, end han kunde staa for. Med et Vredeshyl fo'r han løs paa Styrmanden og slog ham i Dækket. Waterman var netop oppe paa Broen ifærd med at skyde Solen, men da han saa sin Styrmand i Knibe, var han med et Spring paa Dækket og langede saa kraftigt ud med Sekstanten, at ikke alene den, men to Mænds Pandeskaller fik Knæk. I det almindelige Haandgemæng lykkedes det Orlogsgasten at gøre sig usynlig. — Han er sprunget overbord, mente de andre af Folkene. — Fortjener det, brølte *Douglas*, jeg vidste, han var bange for mig. De tre andre blev bundne til Vanterne og hudflettet i Passagerernes Paasyn, hvorpaa de blev lagt i Lænker. Men *Douglas* troede ikke, at Orlogsgasten var sprunget overbord, og ventede bare paa en gunstig Lejlighed til at faa Ram paa ham. Lejligheden kom, da Skuden laa underdrejet, og Mandskabet blev samlet agterude til Inspektion. *Douglas*, fulgt af en Skibsdreng,

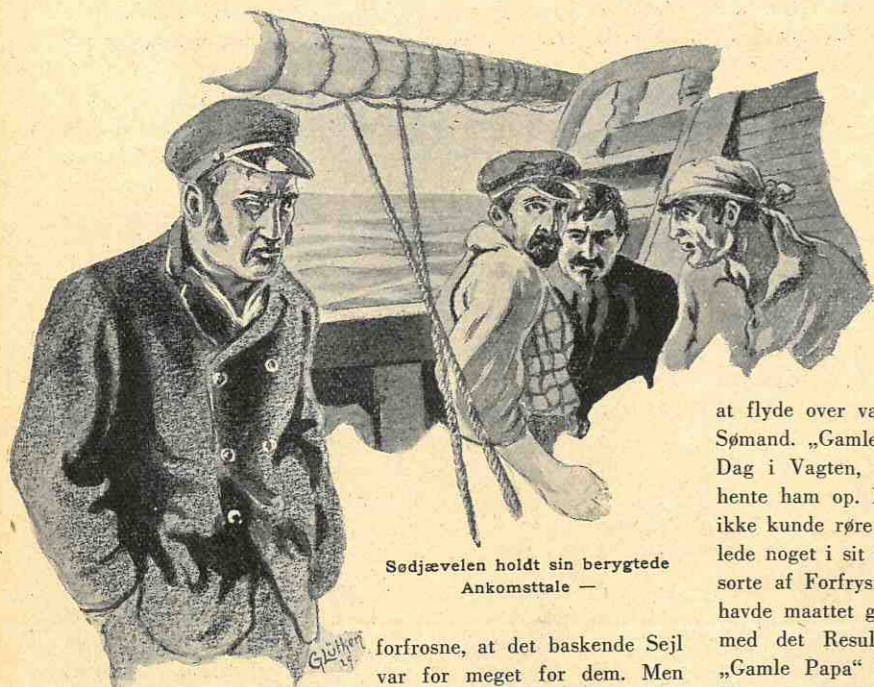
begav sig ned i Folkenes Lukaf forude for ved Lanterneskin at søge efter sin Mand. Mellem de nederste Køjer og Gulvet var tømret nogle Brædder. *Douglas* fik Mistanke om, at Manden holdt sig skjult der, og beordrede Drengen at kravle ind og lede efter ham. Det var ikke en hyggelig Opgave, men Drengen, der var mere ræd for Styrmanden end for selve Fanden, adlød. Famlende om i Mørket kom hans Haand til at

Lyt til, hvad denne retskafne Broder har at skildre af sit Sømandsliv

røre ved noget varmt, og han fo'r op med et Skrig saa voldsomt, at *Douglas* slap Lanternen og røg op paa Dækket. Lidt efter kom den savnede Mand tilsyne paa Dækket og bønfaaldt Styrmanden paa sine Knæ om Overbærenhed. Med en *Ed* fo'r *Douglas* ind paa ham og rettede et Slag mod den ulykkelige Hoved med en Hivert. Manden afparerede Slaget med sin Arm med det Resultat, at denne brækkedes paa to Steder. Han blev derpaa lagt i Lænker og fodret med Vand og Brød, til Skibet naaede Frisco. Armen blev ikke sat i Bind. Waterman havde selv en stærk Forkærlighed for Hiverten og anvendte den især paa Rorgængerens. Han plejede at stille sig op bag denne, blot ventende paa en Lejlighed til at lange ud. En Nat slog han tre Mand bevidstløs; en for at have savnede Hænder, og de to andre for ikke at forstaa Kompasset.

I Andenstyrmanden, *Cole*, havde „Challenge“ en raa Tamp, der ikke gav sine Foresatte noget efter. En Nat laa han oppe i Raen for at tage Mesantopsejlet, der gjorde Knuder, ind. *Douglas* fulgte Arbejdet fra Dækket. Det var en stjerneklar Nat. — Se at faa de Krabater ud paa Raen, brølede Styrmanden. Mændene var aldeles udmattede og saa





Sødjævelen holdt sin berygtede Ankomsttale —

forfrosne, at det baskende Sejl var for meget for dem. Men Coles Vrede opflammedes slig af Styrmandens Raab, at han krævede ud paa Raanen og slog tre Mand løs fra Fodrebene, hvor de støttede sig under Arbejdet. To af dem faldt i Søen, hvor de svømmede om en Stund og sluttelig sank, uden at der gjordes Forsøg paa at redde dem. Den tredje faldt paa Dækket og laa der blødende og stønnende. Douglas var med et Spring over ham. — Hej du, brølede han. Er du ikke død? Du er død. Og vendt til nogle af Folkene paa Dækket beordrede han den saarede Køjeteppe bragt op. Det lyder utroligt, men det blev under Forhøret bekræftet ved Eds-aflæggelse, at den umenneskelige Styrmand sindigt gav sig til at rulle den saarede Mand ind i Tæppet, syede det til og kylede ham overbord.

„Challenge“ var næppe ude i Stillehavet, før Skæbnen fik Ram paa Cole. Han havde gjort en Manøvre, der ikke huede den vagtsomme Waterman. Efter at have udtømt alle sine Skældsord sprang Skipperen paa sit Offer med et bandsat Skrig. Men Cole var ham for hurtig. Han landede Kaptajnen et Slag mellem Øjnene, der sendte ham mod Dækket som en slatten Sæk. Saa kom Douglas til Undsætning. Han kylede sin Hivert efter Cole, men ramte ikke, og saa farlig en Modstander maa Cole have været, at Douglas, da han saa sit Sigte forfejlet, flygtede som galdt det Livet. Cole benede efter ham, fik Tag i sin Foresatte og strakte ham med et Næveslag i Dækket. Cole var nu ovenpaa, og for at nyde sin Triumf vendte han sig mod Mandskabet med disse velmente Ord: — Her er Skibet, tag det, om I vil. Men ingen af Mandskabet kom frem, ingen rørte en Haand. Med en beundringsværdig Koldblodighed vendte Cole sig bort og tog sin Vagt, som var intet forefaldet. En Timestid efter var Waterman kommen sig saa meget, at han stavrede hen til sin Andenstyrmand. — Kom ned i min Kahyt et Øjeblik, Mr. Cole, jeg har noget at sige Dem.

Cole var lige saa røget, som den anden var speget, og lod sig derfor ikke overtale. — Jeg har min Vagt og forlader ikke Dækket, svarede han.

Men Skipperen logrede saa længe for ham, lovende at det hele skulde være glemt, om Cole blot vilde komme ned og drikke et Glas med ham, at Cole omsider gav efter. De to Mænd forblev i Kaptajnens Kahyt en Timestid, og da Cole atter viste sig paa Dækket, antog man deres Mellem-

værende var udjævnet. Cole tog sin Vagt og var atter paa Dækket i Hundevagten, noget underlig og saa daarligt støttede han paa sine Fødder, at han sluttelig lod sig lede af to Skibsdrenge til sit eget Lukaf for at klare Begreberne. Waterman havde fyldt noget i Coles Glas og lod ikke vente paa sin Hævn. Mens Styrmanden stavrede henad Dækket, nærmede Skipperen sig lurende og anbragte sin Hivert med al Kraft paa Coles Hoved. Cole blev derpaa lagt i Lænker og nød kun Vand og Brød, til han blev ført for Retten i San Francisco.

Men den Udaad, som bragte Bægeret til at flyde over var Watermans Mord paa en gammel italiensk Sømand. „Gamle Papa“, som Italieneren kaldtes, savnedes en Dag i Vagten, og Waterman sendte straks Folk ned for at hente ham op. De kom tilbage med den Besked, at Manden ikke kunde røre sig. Saa gik Waterman selv. Italieneren mumlede noget i sit eget Sprog og pegede paa sine Fødder. De var sorte af Forfrysning. Nogen havde stjaalet hans Sko, saa han havde maattet gaa barfodet i den bitre Kulde ved Kap Horn med det Resultat, at han fik Koldbrand. Men saa saare „Gamle Papa“ begyndte at undskylde sig paa Italiensk fo'r Waterman over ham.

— Tal Engelsk, din fordømte Dage (amerikansk Skældsord for Italiener), eller jeg slaar Skallen ind paa dig. Skipperen ramte ham dernæst i Hovedet med sin Hivert, og Italieneren sank sammen uden en Lyd. I Øjeblikkets Skræk over denne Udaad beordrede Waterman Stewarten til at bringe noget varm Whisky. — Behøves ikke, svarede Stewarten, for Manden er død.

Ved Skibets Ankomst til San Francisco var der en uhyre Folkemængde paa Benene, og man var saa opbragt, at Waterman var bleven flaaet levende, om der ikke var ydet ham en Politiskorte til Sikkerhed. Han blev arresteret sammen med Douglas, men løsladt mod Kaution. Beløbet androg 100,000 Dollars, og saa vel forstod Waterman at smøre Myndighederne, at han omsider slap for Tiltale. Men hans Løbebane som Skibsfører var forbi for stedse.

Imidlertid havde „Sødjævelen“ endnu ikke tænkt paa at lægge helt op. Nej, et Job maatte han have, og derfor slog han sig paa Religionen, men ogsaa her gik det ham mindre godt i første Omgang, som Thomsens Referat beviser, thi efter Vækkelsesmødet turde man ikke betro ham Talerstolen mere.

Saa en skønne Dag ser vi den frække Kavalier som intet mindre en Havneinspektør i San Francisco, idet han ved Hjælp af sit Hykleri havde faaet samlet en Del ægte og falske Anbefalinger blandt troende Mænd.

Det gik dog ogsaa kun til en Tid, saa blev han afskediget igen paa Grund af Brutalitet.

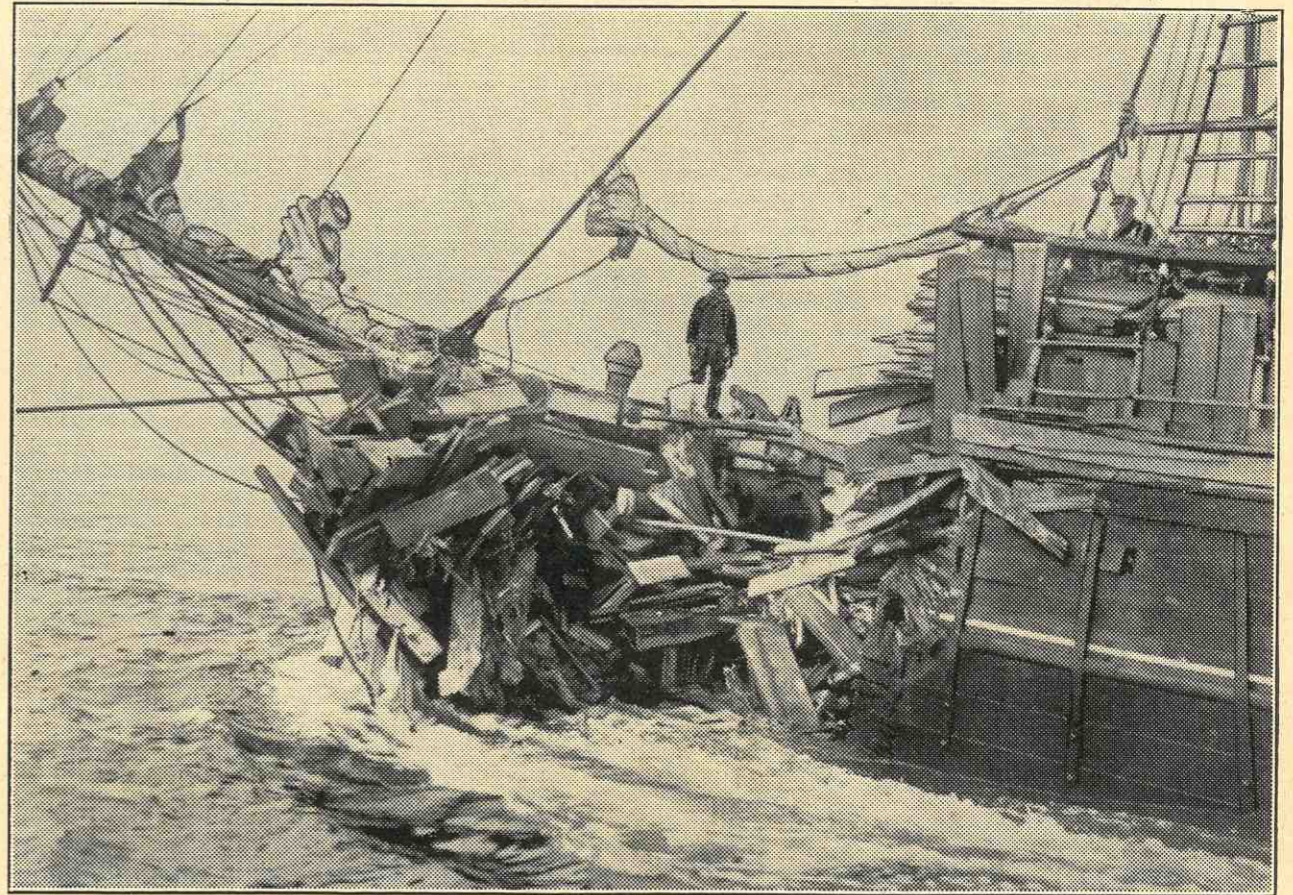
Atter turer han rundt et Stykke Tid inde i Landet med Religionen, men „Sødjævelen“'s Meriter var for landskendte.

I en mindre Havneby bliver han genkendt, kastet i Vandet for i sidste Øjeblik at blive fisket op af Havnepolitiet. Men saa var det ogsaa slut med Religionen.

I 1884 endte Sødjævelen sin Tilværelse, ramt af langvarig, haard Sygdom; man tør haabe, at han fik Fred med sin Gud, for med Sømandene fik han det aldrig.

Det var et bevæget og omflakkende Liv, der her fik Ende. og afskyet, som Manden var, blev han i yderste Stilhed ført til sit sidste Hvilested. Ingen fældede Taarer ved hans Grav. Men naar Søfolk mødes, drøfter man ofte de forfærdelige Tildragelser, der fandt Sted, da „Sødjævelen“ havde Skib at føre.

Skibskollisionen ved Trekroner



Skonnerten »Elisabeth« flydende paa Lasten efter Sammenstødet

Vort Billede viser Marstalskonnerten „Elisabeth“, som den kom til at se ud, efter at den finske Rutebaad „Wellamo“ havde givet Skibet en ualmindelig ilde Medfart ikke ret langt fra „Trekroner“.

Kollisionen fandt Sted i den tidlige Morgenstund den 17. Oktober. Det var stærk Taage, saa at Damperen ikke fik set Skonnerten før den, trods alle Anstrengelser for at undgaa Sammenstødet, ikke kunde undgaa at løbe Stævnen ind i Skonnertens Bagbords Bov, og Resultatet fermgaar jo tydeligt ovenfor. —



ARBEJDERFORSIKRINGSRAADET har nu paabegyndt Udbetalingerne af Erstatninger til de Efterladte fra „København“'s Besætning.

At „Elisabeth“ ikke gik til Bunds, skyldes dens Trælast, der holdt den flydende, indtil en Bugserbaad senere kunde slæbe den ind til Langelinie og derfra til Islands Brygge, hvor Lasten blev udlosset.

Heldigvis kom ingen Mennesker til Skade ved Sammenstødet. Kun Skibsdrengen, den 16-aarige Leo Madsen, fik sig en ufrivillig Dukkert ved samme Lejlighed, men han kom hurtigt op igen.

Nu venter der Skonnerten en ordentlig Omgang, hvis den nogen Sinde skal blive sejklar igen.

MEG stor Sorg beklager en Mængde Venner og Paarørende Tabet af 2. Styrmand i S/S „Dan“ Søren Nordby Knudsen, som den store Søulykke i Østersøen ogsaa tæller som et af sine Ofre.

Den Afdøde var Københavner og blev kun 31 Aar gammel. Han havde først sejlet med A. P. Møllers Skibe før Ansættelsen i Rederiet „Dania“, hvor Døden indhentede den dygtige og pligtopfyldende Skibsofficer, der havde en god Fremtid for sig.

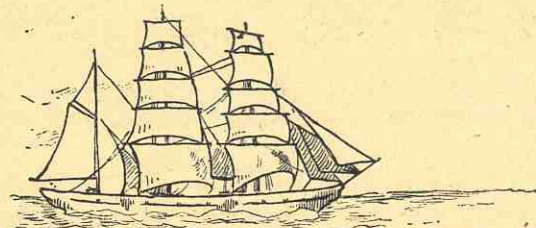
NETOP som „Vikings“ spredes ud over Land og Hav, samles gamle Marinere af Aargang 1904, 1899, 1894, 1889, 1884 og 1879 til en Festlighed til Minde om Tjenesten ved Søværnet. Dagen den 28. Oktober begynder med Besøg paa Holmens Arsenal og Modelkammer m. m. Frokosten indtages paa Kasernen, og selve Jubilæumsfesten afholdes om Aftenen i Parkteatrets Selskabslokaler.

MEDLEM af Skibsførerforningens Bestyrelse, Kaptajn J. Jørgensen, i sin Tid Fører af Sejlskibet „Thalassa“, der har Carlsberg Øldepot i Marstal, fylder 50 Aar den 28. Oktober. Et Lykønskningstelegram kan maaske naa ham endnu!

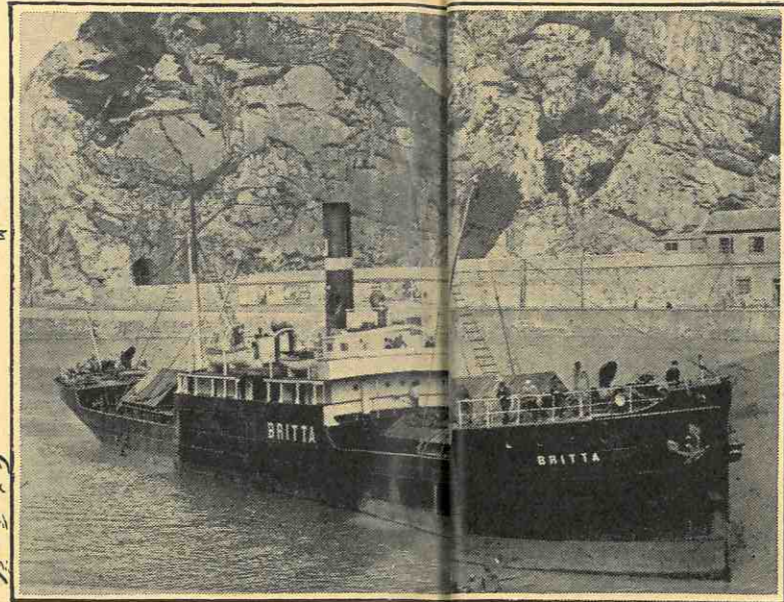
FØRER af Marius Nielsen & Søn's Damper „Valborg“, Kaptajn F. Callesen, fylder den 1. November 50 Aar.

F. Lauritz's Rederi.

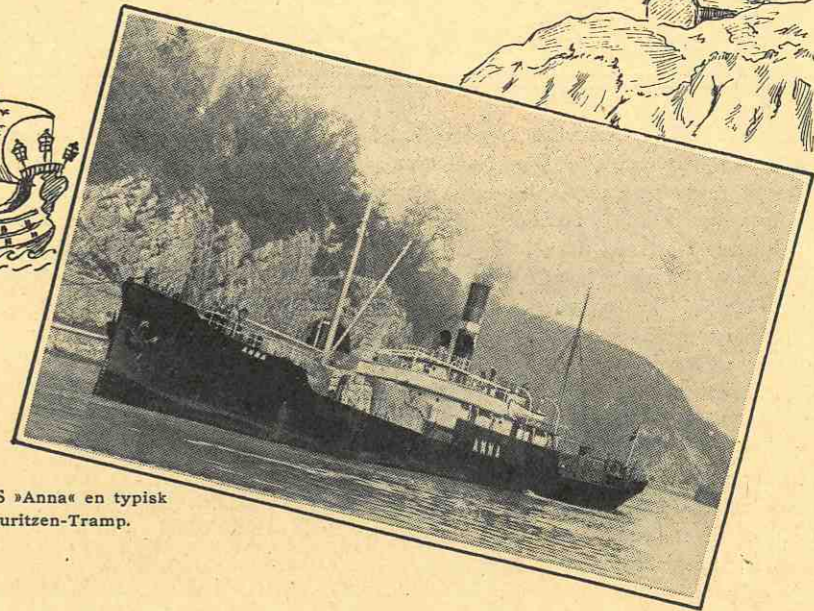
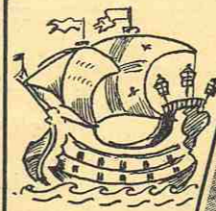
Een Mar Værk



S/S »Ester«, en velkendt Gæst i England



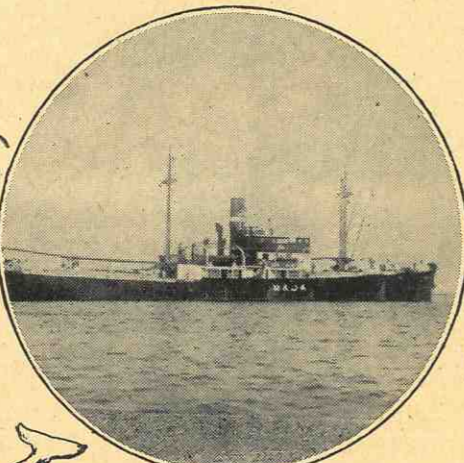
Frugtdamperen »Britta« i Bristol.



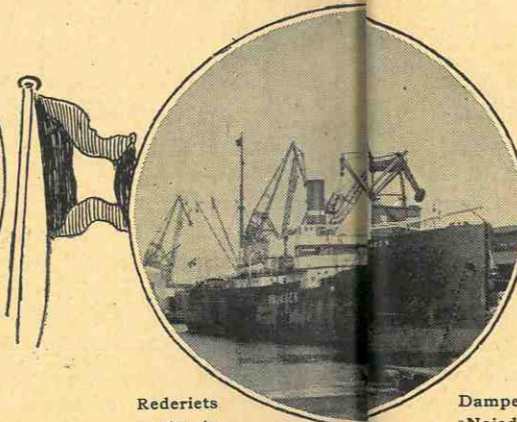
S/S »Anna« en typisk Lauritzen-Tramp.



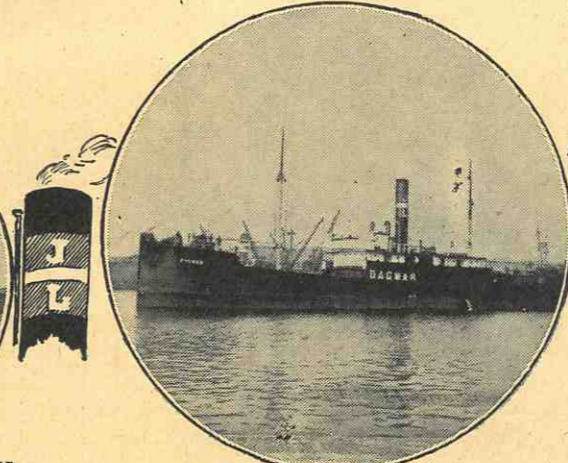
S/S »Neptun«, en typisk Lauritzen-Frugtdamper.



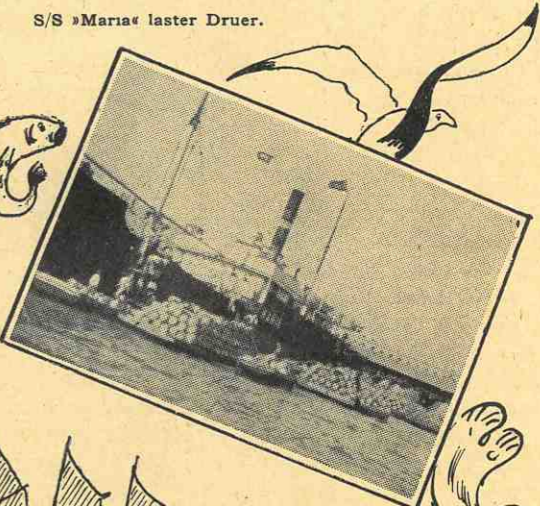
S/S »Maja«, Rederiets sidste Nyerhvervelse.



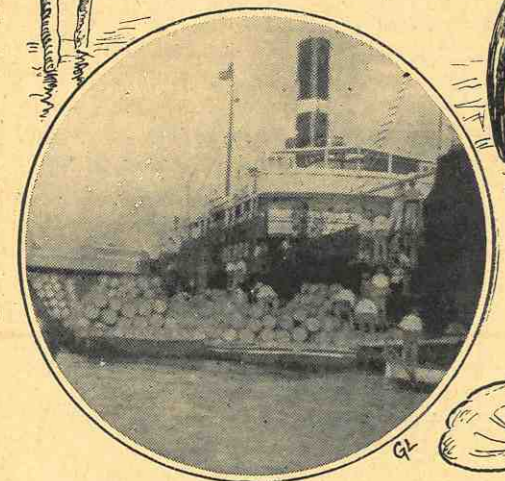
Rederiets største



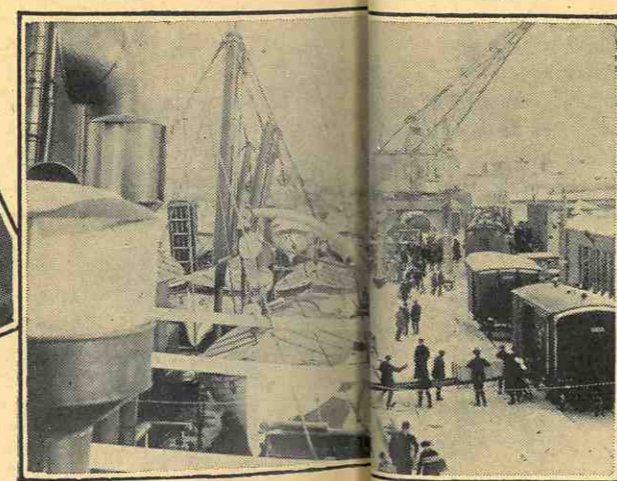
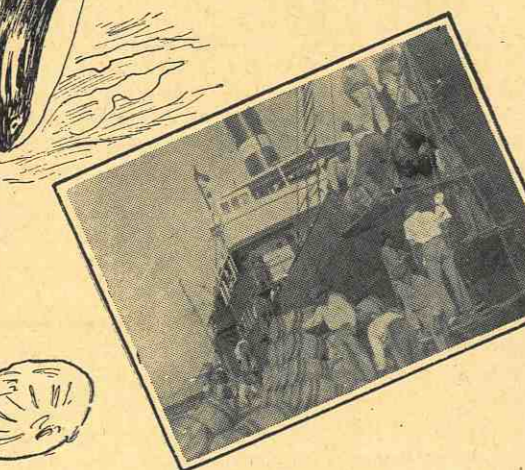
S/S »Dagmar«, Rederiets mindste Dampertype.



S/S »Maria« laster Druer.



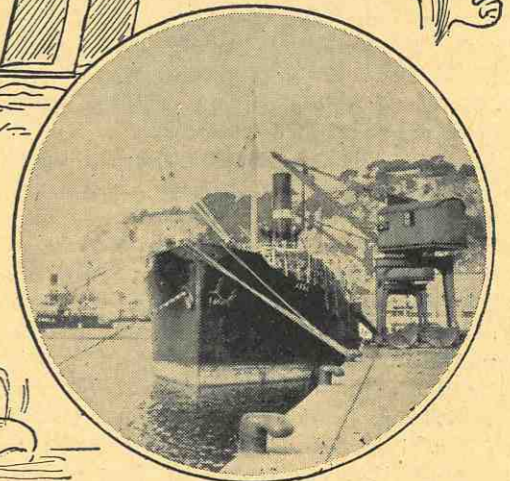
Druelast. — S/S »Gerda«. — Frugt fra Almeria.



S/S »Harriet« laster i Finland.



S/S »Gerda« udenfor Åbo. Lastet Papir og Ho.



S/S »Karla« i Sydfrankrig. (Losning af Temmer).

En lille Serie Billeder af Dampskibsflaade.

Ved Nantuckets Kirkegaard

Et Besøg i Verdens farligst beliggende Fyrskib

FYRSKIBET NR. 1, Nantucket, Ny-Syd-Rev, ligger 24 Mil fra Sankaty-Hoved, paa Øen Nantucket, øst for New York, mere ensomt og farligt end noget andet Fyrskib i Verden, skriver den bekendte maritime Skribent Gustav Kobbe.

— Vi havde faaet Lov til at opholde os om Bord som besøgende. Inden vi forlod Nantucket for at tage derud, kunde jeg, af hvad nogle gamle, graaskæggede Søfolk sagde, gætte mig til, at det just ikke vilde blive som et Kryds i smult Vande. Halvparten af Mandskabet var den Gang i Land med Orlov; da jeg besøgte Kaptajnen og fortalte, at jeg havde lejet en Bugserbaad til at føre os derud og til at hente os en Uge senere, smilede han lunt: „Naa, saa De vil væk igen om syv Dage? Vær De glad, om De kommer hjem om syv Uger. Og da jeg sagde ham Farvel, gav han mig den Forsikring med: „Naar De sætter Deres Fødder paa Nantucket igen, saa vil De være glad.“ En gammel Hvalfanger fortalte mig, at det ensomste, han nogen Sinde havde set til Sø, var en Isbjørn, der drev paa en Isflage i Polarhavet, men nærmest efter den kom Fyrskibet ved Ny-Syd-Revet. Han bemærkede eftertrykkelig og højtidelig: „hvis det ikke var for Skammens Skyld, vilde jeg hellere være i Tugthuset end der ude.“

De fortalte mig ogsaa, at somme Tider rullede og væltede Fyrskibet sig saadan, at en gammel Hvalfanger, som havde været der om Bord i 17 Aar, fik Kvalme.

Da Fyrskibet ligger saa langt ude, og det er saa farligt at sejle derud paa Grund af de mange Skær og Rev, der løber der ud imod i alle Retninger inde fra Nantucket, kan man kun gøre Turen dertil i godt Vejr. Derfor er Skibet hele Vinteren saa godt som afskaaret fra Land. Damperen, som bringer Proviant og Olje derud, tør ikke vove sig saa langt fra December til Maj. Er det en Dag godt Vejr og rolig Sø, kan den driste sig til Sø, saa vidt, at den kan faa Kig paa Fyrskibet og melde, at det ligger paa sin Plads. Det eneste Bud, Besætningen paa Fyrskibet faar hjemme fra i denne Tid, er Synet af den lille Hjuldamper, der tegner sig mod Vinterhimlen og atter forsvinder og gør Ensomheden dobbelt trykkende.

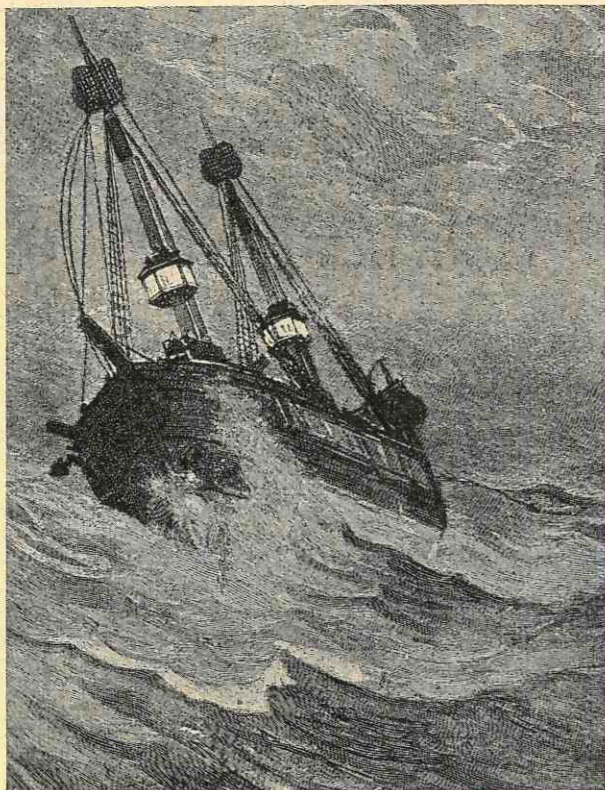
Den Dag, vi dampede ud fra Nantucket til Fyrskibet, var Himlen lysende klar, uden en Sky, og Havet en Følgerække af lange, dovne Dønninger; men inden vi naaede Maalet, mødte vi en af de Farer, der lurar ved denne forræderske Kyst. Vi

havde tabt Fyrtaarnet paa Sankaty Hoved af Syne og spejdede frem i Horisonten, om vi kunde øjne Fyrskibet. Men pludselig bredte der sig en Taagebanke foran os. Vi kom snart ind i den og sejlede videre, til vi efter Farten skulde være paa Stedet. Saa stoppede vi og fløjtede. Dæmpede Klokkeslag svarede os gennem Taagen. Vi dampede afsted i Retning af Lyden en halv Times Tid. Saa standsede vi igen og fløjtede og fløj-

tede, men der var ingen, som svarede os. Vi famlede videre en Stund til og fløjtede atter.

Denne Gang hørte vi paany Klokkeren, men bare for igen at glippe den. Saadan gik det tre Gange, og da Taagen tætnede, syntes det haabløst at blive ved og derved gaa glip af Udsigten til mulig at naa Land igen inden Aften. Men saa, ca. 3 Timer efter, at vi havde hørt Klokkeren første Gang, ringede den til Luv for os og klarere og stærkere end før. Og lidt efter dæmrede et Skibs Omrids tydeligt frem gennem Taagen. Der var lidt uhyggeligt i dette Syn. Den flyvende Taage lagde sit Slør over det og viskede Omridsene ud. Det red over Søerne som en brunrød Klump med nøgne Master, og Strømmen, der hvirvlede ud gennem en eller anden Sluse mellem Skærene, fik den til at se ud, som om den sejlede ilsomt frem uden en Klud til at trække — som en flyvende Hollænder til at forøge Rædslen over Skær og Rev. Det uhyggelige fortog

sig ikke, før vi var saa nær ved, at vi kunde læse de store hvide Bogstaver paa Siden af Skroget, og vi følte, da vi naaede derhen, en saadan Lettelse, at vi kunde gætte os til, hvor glade Søfolkene maatte blive, naar de efter lang Søgen fik det at se. To Dage efter fik vi en nok saa praktisk Illustration paa Fyrskibets Nytte. Det var en diset Morgen, og Styrmanden stod og ransagede Horisonten med sin Kikkert. Da han drejede den mod Syd, holdt han den længe paa et bestemt Punkt, og der kom et Udtryk af Ængstelse i hans Ansigt. Flere af Mandskabet kom til, og en af dem sagde omsider: „Hvis hun holder den Kurs i fem Minutter til, gaar hun paa Revet.“ Gennem Disen kunde man skelne en stor, tremastet Skonnert, der styrede lige ind mod nogle Skær sydvest for os. Den holdt aabenbart Udkig efter Fyrskibet, men Taagen havde hindret dem i at faa Øje paa os, endskønt vi i nogen Tid havde haft dem i Kikkerten. Og saa, som Styrmanden bemærkede med et lidt kritisk Smil: „Disse Kaptajner er saa sikre paa deres Kurs, at de altid venter



Fyrskibets næsten stedsevarende Rullen i det oprørte Hav

at have os ret forude.“ Pludselig kunde man se, at de havde opdaget os. Skonnerten drejer om, saa hurtig som paa en Tap. Den havde famlet sig frem og ikke følt sig rigtig sikker, men da den saa os, var det, som den blev fyldt med nyt Liv og Kraft. Sejlene fyldtes, den brød gennem Søen og strøg forbi, gysende af Glæde fra Vimpel til Køl. Den Slags Tilfælde hændte næsten daglig.

Kun Kystens enestaaende farlige Karakter kunde berettiget Regeringen til at lægge Fyrskib paa dette Sted. Nantucket er en Kirkegaard. Man ved Besked om fire Hundrede Forlis paa disse Kyster og Rev. Hvor mange Skibe, der er gaaet under her, uden at man har set det, derom giver Havet ingen Oplysning. Men det er rimeligvis umaadelig mange. — Alle Skibe, der skal langs Kysten eller til Kanada eller til Europa, kommer forbi dette Rev.

Fyrskibet har ligget paa sin Post siden 1856. Der var bleven anbragt et Fyrskib paa Gammel-Syd-Revet lidt længere inde; men dets Ankerkæde sprang i en Vinterstorm i 1855, og det ny Fyrskib blev ankret op ca. 2 engelske Mil sydost for det. Revet selv er mærket med en rød Bøje.

Fyrskibet er et stærkt bygget Egetræsartøj paa 275 Tons. Der er egentlig to Skrog, det ene inden i det andet; Mellemmrummet fyldes med Salt, „for at holde hende fersk“, som de siger. Den har to Lanternemaster med Jernkurve oventil for at Skibet kan kendes om Dagen. Lige bag

ver Lanternemasterne staar et Par mindre Sejlmaster. Lanternefjere ned i Lanternehusene hver Morgen og hejses op med et Spil om Aftenen. Forude hænger den store Taageklokke, 10 Fod over Dækket. Den bruges lidt. Og den hyppige Taage bidrager sit til at gøre Livet paa Fyrskibet trist. En Gang var det tykt Vejr i 55 af 70 Dage, og i tolv Døgn i Træk ringede de med Klokkeren uafbrudt. Kun med to Minutter mellem hver Gang. Mandskabet blev saa vant til Klokkens Jernrøst, at da Taagen lettede, havde de ondt ved at undvære den, og den første Nat kunde de ligefrem ikke sove for Stillehed. Ankerkæden, der er af to Tommer tykt Jern, er gjort fast til Kølsvinet og gaar derfra op igennem Dækket

hen til Klydset forude og saa 105 Favne ned til „Paddehatten“, et Anker af Form som en omvendt Underkop, der vejer 6500 Pund og holder Skibet fast paa 18 Favne Vand. Man skulde ikke tro, at nogen Magt kunde knække en saadan Kæde, men ikke des mindre har Fyrskibet været i Drift tre og tyve Gange, saa der ligger en hel Flora af Paddehatte paa Bunden, hvor den har sin Ankerplads.

Den farligste Hændelse af den Art fik Korsrev-Fyrskibet, der ligger ankret i Nantucket Sund. Det ligger ikke saa udsat som Syd-Rev-Skibet, men det var under særlig ugunstige

Omstændigheder, det rev sig løs, og der gik en hel Maaned, inden man hørte fra det. Det var Natten til den 27. December 1867. Kaptajnen var i Land, der kom en svær Storm fra Sydvest med bidende Frost, og Fyrskibet huggede og rullede, indtil om Morgenen Kl. 1, da Stormen var bleven til en ren Orkan. Kjøttingen sprang, og paa samme Tid tog Skibet en Sø over, som rev Redningsbaaden over Bord. De gav det saa Havankeret med al den Kæde, de havde, og til Trods for det frygtelige Pres red Skibet for denne Kæde omtrent i 10 Timer. Saa gik den over ca. 20 Favne fra Bunden. Vinden blæste da lige fra Vest. Med den Smule Sejl, de har paa Fyrskibene, og med Boven tyngt ned af Ankerkæderne, de trak efter sig, var det vanskeligt at faa Styr paa Skuden. Der var ikke en Mejsel om Bord at klare Kæderne væk med, thi Fyradministrationen havde

de paa Grund af, at Kæden ved Ny-Syd-Revet var sprunget saa tidt, faaet Mistanke om, at Folkene havde haft en Finger med i Spillet, og havde derfor truffet kraftige Forholdsregler mod, at der blev taget Mejsler med om Bord.

Omtrent Kl. 1 om Eftermiddagen pejlede de Fyrtaarnet paa Great-Point, Nantucket, og Styrmanden prøvede paa at sætte Skibet paa Land, men da han saa, at det vilde gaa paa Skær, bar han af og stod til Sø igen. Klokkeren 3 røg Storsejlet, og det viste sig, at der var fire Fod Vand i Lasten. Skibet var helt overdækket med Is, som de maatte klare væk fra Pumperne, før de kunde komme til at bruge dem. Kl. 8 om Morgenen gik Forsejlet. Stormen blev ved at



Taageklokken klunger med sine malmfyldte Toner over Havet.

blåse, og Søen var svær, saa der var ikke andet at gøre end at holde Pumperne i Gang for at hindre Skibet, der nu ganske var prisgivet Vind og Vove, fra at synke. Kl. 8 om Morgenen den 30te var Mandskabet fuldstændig udmattet, og Vandet steg, saa Skibet næsten var synkefærdigt. I denne fortvivlede Stilling, uden nogen Baad eller Midler til at frelse sig, fik de Øje paa en Sejler til Luv. De højste Nødflag, og tre Timer efter blev de præjede af Skibet, der var paa Vejen til New Orleans. — Det var i rette Tid, de blev reddede. Inden de var komne deres eget Fartøj af Syne, dukkede det ned for sidste Gang.

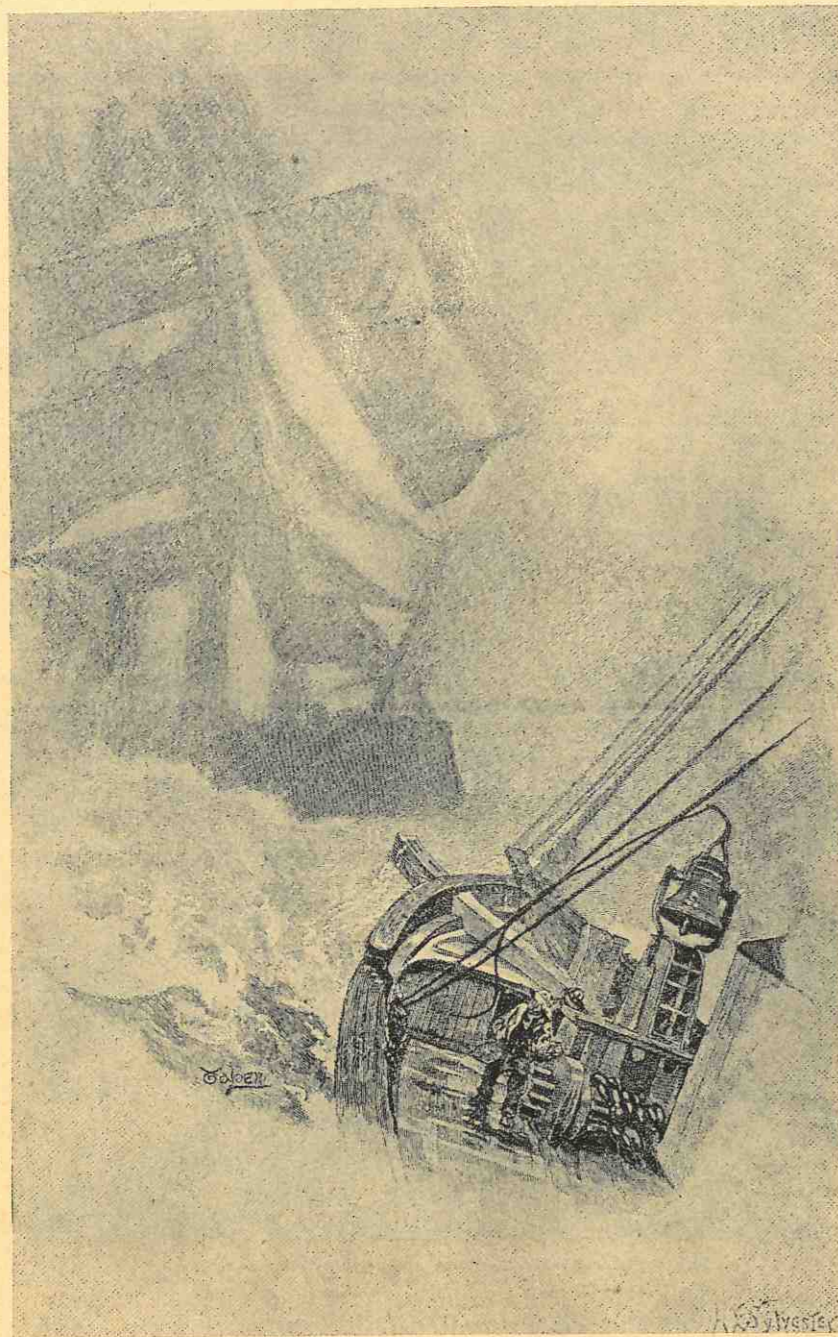
Man har gjort, hvad man kunde, for at Folkene paa Fyrskibet kan have det saa bekvemt som muligt. Kaptajnen og Styrmanden har en behagelig Kahyt agter ude. Der findes et Bibliotek, en lille Samling af alle Slags, som Regeringen har forsynet dem med. Det er Synd at sige, at Mandskabet rører Bøgerne for meget. Den eneste Bog, der ser ud til at have været ordentlig i Hænde, er en lille Beretning om de Skibe, der er gaaet under ved Nantucket. — Den paakaldes som Avtoritet, naar de kommer i Dispyt om Tid og Sted for et Forlis. Fra Kahytten gaar der en Dør ind til Kjøedækket, hvor Mandskabet har sine Køjer og Kister. —

Foran Køjerækken er Køkkenet og Spisebordet. Den „Midag med Forhindringer“, man kender fra Oceandamperne, er blot en Smule livligere her om Bord. Der er Huller i Bordet, som man stikker Pløkken ned i, og udenom hver Mands Tallerken laves der et helt Gærde af disse Pløkker. Men somme Tider kan det hændes, at en Tallerken klarer Gærdet og hopper op i en fremmed Mands Tallerken. Kokkens Bestilling kan ogsaa have sine Besværligheder. Potter og Pander er lænkede fast til Ovnen, for at de ikke skal fare rundt i

alle Hjørner og Kroge. Ikke des mindre kan det hændes, at et Stykke Flæsk hopper ud af Gryden ind i Køjen hos en af Folkene.

Det daglige Liv om Bord gaar i en jævn Skure. Ved Solopgang fires Lanterne ned. Kl. 6 purres der ud, og tyve Minutter efter serveres Frokost. Kl. 7½ fires Lanterne ned under og bliver gjort i Orden, hvilket tager to til fire Timer, efter som Vejret er. Derefter har de ingenting at gøre andet end holde Skibet rent og gaa Vagt, indtil Solen gaar ned, og Lanterne tændes. Mandskabet er delt i Kaptajnens Vagt og Styrmandens Vagt. To Gange mellem Foraar og Vinter har hver Vagt Permission i to Maaneder, saa at hver af Mandskabet er om Bord i Fyrskibet de otte Maaneder om Aaret. Man mener, at de ikke kunde holde ud at være der mer. Der er endda mange, som tager deres Afsked, saa snart de sætter Foden paa Land. Der er dog tre af dem, som har været der usædvanlig længe — 21, 19 og 17 Aar — og andre har tjent en god Tid, naar man betænker, hvor deprimerende Tjenesten er. Det skyldes rimeligvis, at Stationen er saa udsat og farlig, at kun haardføre Søfolk søger Plads her. De fleste af Folkene er gamle Hvalfangere, som er vant til lange,

farefulde Rejser. Lønningen paa dette Fyrskib er noget højere end paa de andre. Kaptajnen faar 1000 Dollars, Styrmanden 700, Matroserne 600. Det er ikke store Summer, men man maa huske, at selv den forlorne Søn ikke kunde have sat sin Fædrearsv over Styr paa „Syd-Revat“, især da Regeringen forsyner dem med alt, hvad de behøver. Der er ingen som helst Lejlighed til at ekstravagere. En af Mandskabet bemærkede engang bedrøvelig spøgende, at nu vilde han gaa lidt ned i den næste Gade og bestille sig en Kurv Cham-



Den flyvende Taage lægger sit Slør over Skibene paa Sandy Hook

pagne eller faa taget Maal af et Sæt ny Klæder. Men der var bare ingen næste Gade.

I de ledige Timer laver Folkene gerne Kurve. Men trods de forskellige Forsøg paa at slaa Tiden ihjel, er det altid et uendelig trist Liv om Bord paa Fyrskibet, hvor de ikke har andre Besøgende end nogle Maager og Terner, der søger Ly for Stormen. Den røde Bøje, der hopper op og ned to Mil mod Vest, er næsten bleven Folkene saa kær som en menneskelig Fælle. Det er sjældent, at en Mand kommer paa Dækket, uden at han kigger udover Lønningen for at se, om Bøjen er paa sin Plads. Man hader Taagen, ikke blot fordi den lægger sit Liglag over Søen, og fordi Klokkens sørgelige Klemten forøger Depressionen om Bord, men ogsaa fordi den gemmer Bøjen. Da Skibet svinger en hel Del rundt for Vind og Strøm, er Bøjen deres eneste faste Punkt, som de betragter med en hengiven Tillidsfølelse. Naar Bøjen driver bort, som det kan ske, er Folkene lige saa bedrøvede, som om de havde mistet deres eneste Ven i Verden.

En Nat, jeg var paa Dækket, og Styrmanden havde Vagt, fo'r han pludselig hen og raabte ned i Lukafet: „Sankaty!“ Og det varede kun et Sekund, inden hele Mandskabet kom tumlende op og flokkedes ved Lønningen for at se Fyret fra Nantuckets største Forbjerg lyse ud til dem over Søen. Da Glimtet forsvandt, og de atter følte de mange Mile Vand rulle mellem sig og Landet, vendte de sig sørgmodigt bort og gik tavse ned. Den Hjemve, der griber dem, kan man ikke forestille sig, naar man ikke selv har været i en lignende Situation. Det er ikke, som naar man sejler med et almindeligt Skib. Det gaar dog frem. Det har Liv og Energi og udretter noget. Men om Fyrskibet hugger og ruller aldrig saa galt, saa ligger det altid sine to Mil sydøst for Ny-Syd-Revat.

Man maa ogsaa huske, at Fyrskibet altid bevæger sig anderledes end et Skib i Fart. I nogle Minutter kan det ligge

DANSKE Navigatørers Bibliotek, der startede i 1919, raa-der nu over en Bogsamling paa 6965 Bind. Bogsamlingen er i Aarets Løb forøget med 501 Bind, og Udlaanet har udgjort 11,476 Bind, heri ikke medregnet den betydelige Udveksling af Bøger, der finder Sted mellem Skibene i fremmede Havne. Af Udlaanet var 945 Bind Faglitteratur, omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandsskab, Skibsbygning, Meteorologi, og Radiotelegrafi m. m. Der var i September d. A. 3029 Bind ude mellem Navigatørerne og ved Filialerne i Svendborg, Esbjerg, Marstal, Korsør og Helsingør.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor Bibliotekaren, Skibsfører *Carstens* leder den daglige Drift. I Korsør har Havnemester *Hjorth Jensen*, i Helsingør Havnemester *M. Andersen*, i Svendborg *Fru Rasmussen*, i Marstal Navigationslærer *C. Ryager*, i Esbjerg Forvalter *N. Thygesen* og Styrmand *Thorshøj* taget sig af Udlaanet.

Formand i Bestyrelsen er Navigationsskolebestyrer *Th. P. Funder*, og Næstformand er Repræsentant *H. Christiansen*.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Undervisningsministeriet, Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse m. fl. a.

OM Bord paa den belgiske Damer „Lola“, der fornylig forliste i Kanalen, befandt sig en 22-aarig Matros *Thage Nielsen* fra Højbjerg ved Aarhus, som man frygter for er gaaet ned med Skibet sammen med 8 andre savnede af Besætningen.

Den svenske Damer „Scandinavia“ reddede 3, hvoraf en Dansker ved Navn *Larsen*.

paa ret Køl, men saa kan det uden Varsel rulle over, saa Vandet staar ind gennem Spygattene. „Hun vasker selv sit Dæk,“ som Kaptajnen sagde. Om Vinteren hugger og vælter den sig, saa den sætter Mændenes Mod paa en haard Prøve. Engang rullede den først lige over til Styrbord, saa den Styrbords Redningsbaad, der var hejst helt op i Daviterne, fyldtes med Vand, og derpaa slog den lige over til Bagbord, saa Baaden tømte sit Indhold gennem Kappen ned i Lukafet og gennemblødte dem alle sammen.

Om Vinteren, naar Rigningen begynder at fløjte, til den hviner som en vældig Vindharp under Stormens Haand, da er det ikke hyggeligt at tage sin Vagttørn paa Dækket. Da kan Skibet slet ikke „styre sig“; det sætter begge Ender under Vand, mens Skummet flyver som „levende Røg“ og lægger et Lag Is om Masterne i en Højde af halvtredsindstyve Fod. Somme Tider fryser Vandet og Skummet saa hurtigt, at Isen staar tolv Fod eller mere ud paa hver Side af Boven, og der ligger et tykt Lag over Dækket, og Skanseklædningerne er bleve saa høje, at der maa hugges Huller i dem, for at Folkene kan se til Søs.

Foruden hvad de maa døje af Storm og Kulde, har Mandskabet maattet tage adskillige haarde Ture for at frelse skibbrudne Folk. Saaledes ved Aarhundredskiftet, da „City of Newcastle“ strandede nær ved Fyrskibet paa et af Revener. Fyrskibet frelste da Besætningen, 27 Mand ialt, og havde dem om Bord i to Uger. Men de har haft farligere Redningsrejser end denne, naar de roede ud med deres Baad i forrygende Vejr for at frelse forliste Søfolk.

Til Gengæld kan de da ogsaa faa Beviser for, at de bliver skattet af Søfolk. Mangen en Frugtfarer, der kommer forbi med smult Vande, fører en Kurv Bananer og Appelsiner om Bord i Fyrskibet, og det hændes tidt, at Skibe, der passerer, signalerer, at de gerne vil tage Post med i Land for Fyrskibet ved Nantuckets Kirkegaard.

DEN 19. September afgik tidligere mangeaarig Fører i de Fiskerske Dampskibsselskaber, Kaptajn *Chr. Lund* ved Døden i sit Hjem i Kastrup.

Kaptajn Christian Nielsen Lund var født i Kastrup den 4. Marts 1865. Efter Konfirmationen kom han i Skibstømrerlære, tog senere til Søs og sejlede bl. a. som Tømmermand i Sejlskibe. I 1886—87 tog han første og anden Del af Styrmandseksamen paa Københavns Navigationsskole, aftjente derefter sin Værnepligt og kom i 1889 ind i Hecksher & Søns Rederi, de senere Fiskerske Dampskibsselskaber, hvor han efterhaanden avancerede til han i 1898 blev Fører og blandt andet i mange Aar førte S/S „Euxinia“ mellem Rotterdam og Philadelphia. Med dette Skib overgik Kaptajn Lund i 1910 til D/S Hafnia, der blev administreret af D. F. D. S., men efter et Par Aars Sejlads gik han i Land, hvor han begyndte en Forretning. I Kastrup havde Lund flere Tillidshverv, han var saaledes Kasserer i Asylet og Strandfoged.

Kaptajn Lund, der efterlader sig Enke og to voksne Døtre, var en meget afholdt og velanset Mand, og hans stille og rolige Væsen skaffede ham mange Venner, ikke mindst blandt sine Kolleger.



Caspars Eventyr i Windjammeren

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

Hvem kender ikke af Omtale eller maaske af egen Erfaring de ubehagelige Eventyr, man kan komme ud for i den gode Stad Antwerpen med sine op imod 4000 Knejer, der ligger som et Edderkoppespind udenom Havnen.

Naar en Sømand har mistet Herredømmet over sig selv med det Resultat, at han hverken har sit Kluns, sine Penge eller Papirer tilbage, kort sagt er rigget af til Skroget, saa kan han næsten takke Forsynet, hvis han en skønne Dag trods alt vaagner op til en ganske uvis Fremtid i en Windjammer, til en Tilværelse med et Slid uden Lige, for saa er han da i det mindste ikke stukket ned i Baghold, hængt eller sultet helt ihjel i Land.

I den Situation mente jeg, at en ung Mand, Caspar, og jeg var stillet en Morgenstund, da vi efter en frygtelig Omgang befandt os i Windjammeren „Lafayette“, selvsagt under et Pres af Skamfølelse og Tømmermand.

Caspar var fra Naturens Haand langt fra en Skønhedsaaften, han saa nærmest frygtelig grinagtig ud, lærte man ham lidt at kende, og det gjorde man snart, saa viste han sig imidlertid at være en ualmindelig

prægtig Fyr med et Humør saa uudsigeligt velgørende under alle Livets Forhold, at man ikke andet end maatte komme til at holde af ham. — I „Lafayette“ lo man af ham, da han kom, men man næsten græd, da han forlod Skibet. — Caspars Præsentation paa Dækket blev kort, men glansfuld under et Hyl af Latter; selv de tungsindigste af de gamle Rotter maatte krænge Mundvigene op ad Ørene til, da han smilende modtog 1. Styrmandens første Salve af Eder med et „Tusind Tak, Hr. Oversømand!“

Caspar havde ingen Sejlads forud, var helt fremmed for alt Skibsarbejde, selv det letteste; men hvad han blev befalet til, gik han i Gang med under godt Humør og sit næsten uimodstaaelige: „Tusind Tak.“ Selv om han blev knuppet, ja slaaet omkuld, var det næsten, som om han vilde fremføre sit: „Tusind Tak“ for det ogsaa.

Jeg havde til at begynde med nok med at passe mit strenge Arbejde, og jeg skottede tidt til Caspar idet jeg tænkte, at han vist aldrig kom over den Tjørn, men han smilede blot, naar jeg talte om det særligt strenge, der kunde forekomme.

En Dag, vi stod sammen, og jeg kiggede til Vejrs paa den 110 Fod høje Rig og saa paa Caspar, rystede jeg paa Hovedet og sagde til ham:

„Hvorledes tænker du dig at klare den deroppe, Caspar, naar den rigtig gaar løs, naar man skal bide sig fast med Tænder og Kløer for ikke at blive slynget ned fra Raaen, naar Stormen hyler og kaster de tunge, drivvaade Sejl i tunge Slag over Hovedet paa os?“

Og saa se hans Ansigt, da han smilende som altid svarede: „Tusind Tak, det skal nok blive tilfredsstillende.“

Han var vel nok Optimist om en Hals.

En Uges Tid senere, en begmørk Nat udenfor Kanalen, kulede hun op med lav Barometerstand og alle andre Forudvarsler for en stiv Storm.

Paa Førstevagten begyndte vi at pille Sejlene ned.

Men da hændte det, at Caspar ligesom gjorde sine Forberedelser til den kommende Tørn. — Til Trods for det haarde Vejr begyndte han at tage Trøjen af sig.

„Hvad vil du nu?“ brølede Skipperen. „Vil du tage Trøjen paa, din Tamp, er du da rent fra Forstanden?“

Og 1. Styrmand faldt straks med i Opsangen: „Vent bare, min lille, fine Ven, du skal nok faa din Fornøjelse styret.“

Caspar sprang smilende af Vejen for Styrmandens truende Bevægelser.

Med de første kraftige Vindstød, de første Sprøjt over Boven og den begyndende voldsomme Krængning af Skuden stod vi parate.

Faa Minutter efter var Caspar, jeg og endnu en Mand tilvejs for at fastgøre Store Bramsejl.

Og da bemækede jeg noget, som altid vil staa fast i Erindringen, nemlig hvorledes der gives ædlere Følelser hos den jævne Sømand overfor en svagere, ubehjælpelig Kammerat, naar det virkelig gælder.

Der var ikke en af os, som ikke vilde hjælpe Caspar til Rette, og med rørende Omhu betragtede vi hans fortvivlede, ubehjælpelige Anstrengelser for at udrette noget.

Vi fik Sejlet ind, Sejsningerne gjort fast og Caspar velbeholden ned paa Dækket igen.

„Ved du, hvad du er, Caspar?“ sagde den tykke, klun-

tede, men bomstærke Hollænder Jonas, da vi stod nede paa Dækket, „du er en væmmelig, infam Bastard af en Sømand, men jeg kan — og saa bandede han frygteligt — godt lide dig, din Køter.“ For rigtigt at betone, at han virkelig mente, hvad han sagde, gav Jonas ham et saa velment Klask over Ryggen, at Caspar, medens han fremstammede sit sædvanlige „Tusind Tak“, ligefrem rystede sig som en vaad Hund.

Og fra selvsamme Stund var det som en stiltiende Overenskomst, at Caspar havde fundet beskyttende Venner ved enhver faretruende Lejlighed.

Det blev til en tre Dages Kuling, som vi laa og red af for de tre Undermersejle. Den fjerde Dag klarede det af, Vinden sprang om, og for labor Kuling stod vi sydpaa med 6 Mils Fart. — — —

Uden nævneværdige Overraskelser fra Vejrgudernes Side fortsatte vi Rejsen, og Caspar blev mere og mere fortrolig med almindeligt Sømandsarbejde.

Han masede paa med at vaske Maling, pudse, tjære Tovværk og baksede med alt muligt saa ivrigt, som han formaaede.

Men jo flittigere han var, og jo mere afholdt han blev af „Slænget“, som Skipperen betegnede os, deto værre syntes det, at vore Overordnede behandlede ham. De vilde have ham til bedste og forsømte ingen Lejlighed til at overfalde ham, dog stadig kunde Caspar vente Støtte hos os. Han var derfor ikke bange for til hver en Tid at give Svar paa Tiltale.

Medens vi senere laa og drev med smaa Blaf til at holde Vagten vaagen om Natten ved at give op og sætte Store Hals og Skøder, hvde vi paa den sparsomme Frivgt hver især indbyrdes krammet lidt op af vor Fortid, kun af Caspar fik vi intet, trods alle Anstrengelser, pumpet ud. I dette Kapitel lod han sig ikke fritte.

Det eneste, vi blev klar over, var, at man havde udplyndret ham i Antwerpen, og at han ikke havde den ringeste Forstand paa Penge og deres Værdi, noget, han aldeles bestemt havde tilfælles med os andre. Caspar og jeg havde paadraget os saa megen Gæld under vort Ophold i Slüntz's boardinghouse, som vi nu maatte bøde for — det var vi begge paa det rene med, kun ikke, hvad vi havde bundet os til i Windjammeren i vor omtumlede Tilstand.

Vi nærmede os Bestemmelsesstedet, og for hver Dag, der gik, blev Caspar mere og mere munter, og han betroede mig da ogsaa, at han, koste hvad det vilde, havde til Hensigt at stikke af den første Gang, han nogenlunde helskindet kunde slippe afsted.

Nogle Dage senere, da vi havde ankret paa Reden, kom

Tilfældet ham ganske uventet etil Hjælp. Vi laa et godt Stykke fra Land. Skipperen stod med sin store Kikkert for Øjet, da Caspar traadte frem for ham.

„Hør, Hr. Kaptajn,“ begyndte han, „hvad er egentlig Meningen med mit Engagement her om Bord?“

Skipperen blev aldeles overrasket ved dette Spørgsmaal, han saa paa Caspar med et Blik, som kunde udtydes, hvor Caspar turde vove at fremkomme med et saadant Spørgsmaal. Han fik lige Tid til at lægge Kikkerten fra sig, som om han vilde gaa over til Haandgribeligheder, men han betænkte sig dog lidt. Han saa nemlig, at man forude havde bemærket Situationen, og de truende Øjne, han mødte hos Besætningen, gjorde, at han betænkte sig. Skipperen var saadumærket indforstaaet med, hvor afholdt Caspar var blandt Besætningen, saa han mente det forholdsmæssigt korrekt at diskutere Spørgsmaalet lidt mindre haandgribeligt.

Skipperen stak begge Hænder i Lommerne og vrængede: „Engagement, vil man nu bare høre, Engagement, din Lømmel. Kan du ikke begribe, at jeg paa Madame Slüntz's Anbefaling har besluttet at faa et Mandfolk ud af dig.“

„Ja, tusind Tak, Hr. Kaptajn, den Beslutning har jeg selv taget saa tidt.“

„Hvorfor er det,“ og saa bandede han, „ikke lykkedes dig?“

„Nej, for Beslutninger er som Aal, de smutter saa let fra os, Hr. Kaptajn.“

Og saa smilede Caspar. „Men forstaaer du da ikke, at jeg bestemt fattede den Beslutning.“

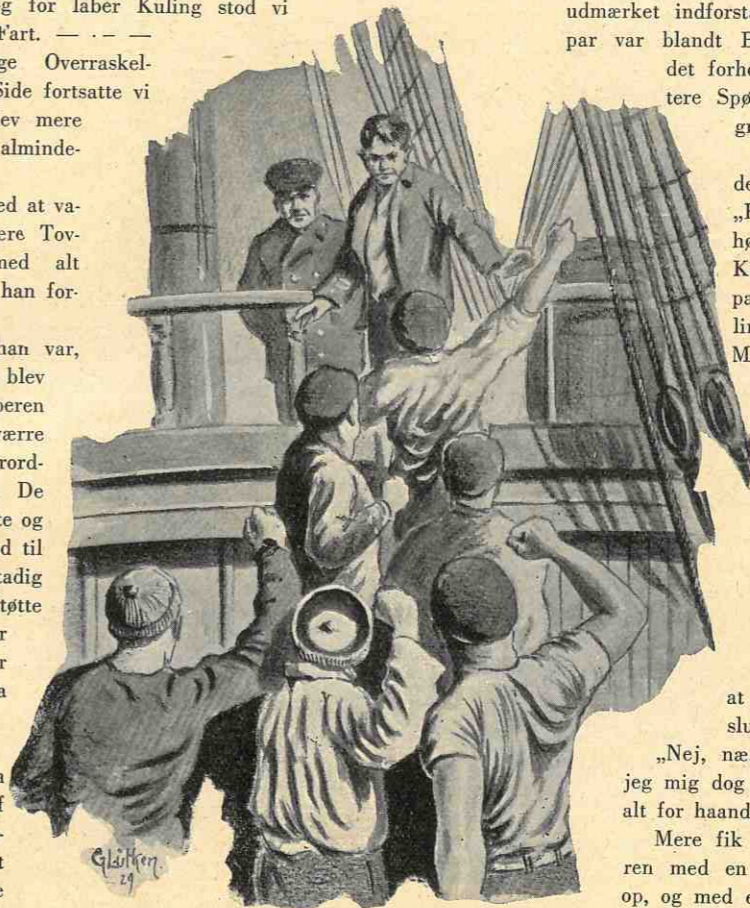
„Nej, næ, Hr. Kaptajn, det dristede jeg mig dog ikke til. Deres Brutalitet er alt for haandgribelig. Tusind Tak.“

Mere fik han ikke sagt, før Skipperen med en rasende Ed fik Hænderne op, og med endnu en saftig Ed gav han Caspar et saa kraftigt Stød i Brystet, saa han ligefrem røg over mod Masten.

„Din Slyngel! Dit Utske! Din Bastard!“ hvædede Skipperen, som samtidig med hvert Skældsord ledsagede dette med et Spark til Caspar, saa at han ligefrem kom til at hyle af Smertes. Caspars Udbrud og Skipperens Brutalitet havde imidlertid sat Sindene i Bevægelse nede blandt Mandskabet, og da til alt Held hverken den næverappe Førstestyrmand eller den bidske Anden var i Nærheden, stoppede Skipperen lidt op af Frygt for, hvad der eventuelt kunde ske.

Caspar var imidlertid kommen paa Benene igen, og trods det Besvær, det sikkert forvoldte ham, sprang han dog frem for Kaptajnen, og henvendt til den truende Skare af Kammerater, der vilde komme ham til Hjælp, sagde han:

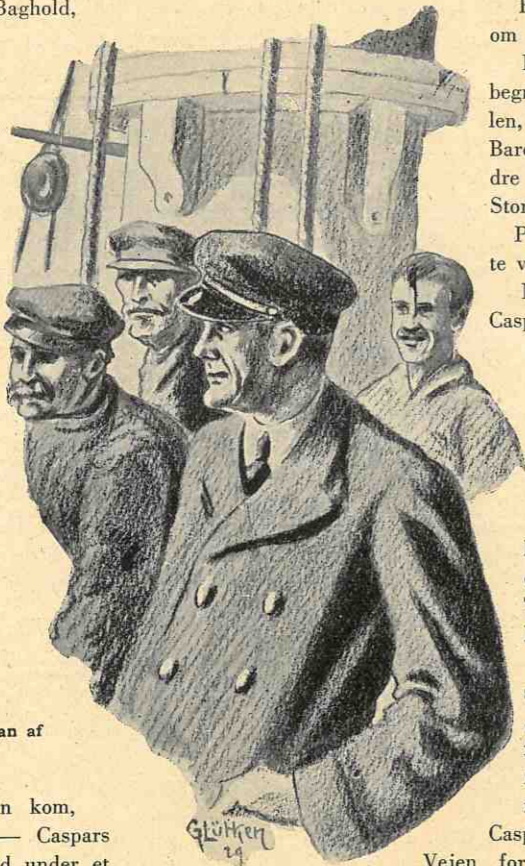
„Tusind Tak, men rør ham ikke, det strider mod god Tone. Ham skal jeg nok selv ordne, vær I overbevist om det. Og førend nogen af os havde Anelse om, hvad Caspar egentlig havde til Hensigt, var han sprunget over Bord, havde naaet en Kadrejerbaad og var paa Vej ind til Staden med denne.



Caspar beroliger de harmfylde Matroser



Da Caspar kom om Bord, hylede man af Latter over ham



Lütken 29

Alle var i stor Spænding, hvad der nu vilde ske. Skipperen fik forskrækkeligt travlt med at faa fat i Styrmandene til Undsætning, da man til den største Overraskelse saa et mindre Fartøj hastigt nærme sig med Havnepolitiet og et Par civile Herrer, som lidt efter havde en længere Konference med Skipperen paa Embedsmandsvis.

Endnu skulde der gaa et godt Stykke Tid, forinden det begyndte at dæmre for Kammeraterne, at der var noget ganske ualmindeligt paa Færde. Det store Spørgsmaal var blot, om det gjaldt et Mellemværende mellem de nærværende Autoriteter og Skipperen, eller eventuelt om hvad?

Med Hensyn til Caspars besynderlige Adfærd forstod man heller ikke ret meget, men man begyndte alligevel at ane, at han kunde have en Finger med i Spillet.

Det blev næsten til en uhyggelig Ventetid, forinden der skete det ringeste, der blot kunde løfte saa meget som en Flig af Sløret, der dækkede over denne Tingenes Tilstand i den ellers saa kedelige gamle Windjammer.

Det ombordværende Selskabs Fartøj laa stadigt stille og roligt gængende ved Stormlejderen, medens det maaske gik mere stormende til inde hos Skipperen. Nu og da saa man 2. Styrmand fare ud og ind, frem og tilbage, men et saa djævelsk Udtryk, som han bar til Syne, mente Folkene dog ikke længe at have observeret hos ham.

Undertiden tog han en Stund Maal af Kysten og de Baade, der bevægede sig i dens Nærhed — men det skulde jo ikke gøre Mandskabet klogere.

At der var noget meget vigtigt i Gære, var dog alle paa det rene med. Styrmanden havde vist for sjette Gang været saadan ude at spejde, da man saa hans Opmærksomhed stærkt henvendt paa et lille Fartøj med Konsulens Flag. Først da han havde konstateret dette, røg han som en Raket tilbage til Selskabet i Kahytten. Lidt efter kom Skipperen og Styrmandene og deres Gæster ogsaa tilsyne.

Og nu kan det nok være, vi fik travlt med at hænge ud over Rælingen.

I det sig nærmende Fartøj genkendte alle vor udmærkede Kammerat Caspar. I ny, flot Udhaling sad Kavalleren imellem et Par fine Herrer, ivrigt diskuterende og smilende som altid. Vi kunde næsten høre ham sige. „Tusind Tak“ til hvert andet Ord. Og da han saa kom om Bord, straaled hans Øjne ligefrem af Glæde over Gensynet med os, men til alles Forbavselse sagde han ikke et Ord, ikke en Mine forraade, hvad Meningen var med hans Tilbagekomst paa en saa ualmindelig festlig Vis.

Kaptajnen og Styrmandene traadte næsten ærbødigt til side, da han ligesom dansende foran alle de andre forsvandt ind i Skipperens Kahyt.

Saa gik der igen et lille Stykke Tid, saa kom Skipperen

EFTER Anmodning fra den tyske Regering har Statsministeren i Søfartsministeriet overrakt Skibsfører R. Albertsen og Styrmand C. Albertsen — Motoskibet „Vera“ af Grenaa — hver et Sølv-Cigaretetui med Inskription som Anerkendelse fra den tyske Regering for det af dem udførte Arbejde ved Redningen af Besætningen fra Dampskibet „Anni Ahrens“ af Rostock ved Skibets Stranding paa Anholt N. V. Rev afvigte Vinter.

Statsministeren udtalte samtidig overfor de paagældende den danske Regerings Tak for det udførte Redningsarbejde.

KOMMANDØRKAPTJAN Baron Gyldenkrone har afløst Kommandørkaptajn Gad som Stabschef hos Viceadmiralen.

og begge Styrmandene ud, og de hilste Farvel til Caspar og det øvrige Selskab, som sejlede ind til Staden.

Vi begreb ikke et Ord af det hele, og der skulde gaa endnu nogle Dage, før Spændingen udløstes.

Men saa blev det rigtignok ogsaa ekstraordinært. Caspar kom igen tilbage i Følge med et Par store, stærke Mænd, som stadig fulgte ham i Hælene.

Kaptajnen og Styrmandene kom ligestraks paa Siden af dem.

Alle gik ind i Kahytten.

Nogle Minutter efter saa man Skipperen og Styrmandene med al deres Kluns forsvinde ned i Baaden, og begge de to store, stærke Mænd gik bagefter, ligesom for at være sikre paa, at Caspars forhadte Overordnede kom i god Orden og paa sømmelig Vis afsted.

Først da de var vel nede i Baaden, raabte Caspar smilende:

„Tusind Tak I tre Hallunker. Tusind Tak!“

Og Mandskabet gav dem et dundrende Hurra med paa Vejen.

Da man noget efter samledes til en ekstra Grog med Caspar, fortalte han os alt, hvad vi ønskede at vide.

Han oplyste, at han var en meget rig og anset Mands Søn; han havde desværre været ude for et større Kærlighedsventyr, hvis kvindelige Partner var en lille naiv Pige ved Navn Ketty, netop Datteren af den Kælling, der var Indehaver af det Boardinghouse, hvor han var kommen saa uheldigt afsted.

I sin forelskede og omtaagede Tilstand var han gaaet med til et saa vildt Eventyr som det, der nu heldigvis var sluttet.

Imidlertid havde han ved forstaaende Autoriteters og sine Papirers Hjælp faaet Bistand til Overtagelse af Skib og Ladning samt Fuldmagt til 'at ordne alt videre fornødent.

Og det første, han havde benyttet Fuldmagten til, var selvsagt at sende hans tre Plageaander i Land og, som han sluttede: „Nu vilde nye, retskafne og dygtige Mænd overtage den gamle Windjammer, Mænd, der ikke skulde komme til at sætte en Plet paa Skibets Navn i Fremtiden. Og forresten vilde han mindes dem alle som de bedste Kammerater, han nogensinde kunde ønske sig i Selskab med.

Næste Dags Morgen, da Caspar havde forladt Skibet, og der var kommen ny Skipper og Styrmand, ver der bleven en underlig trykket Stemning om Bord, og det varede længe, før den spredtes.

Saaledes lyder den gamle Lods Beretning om „Caspars Eventyr i Winjammeren.“

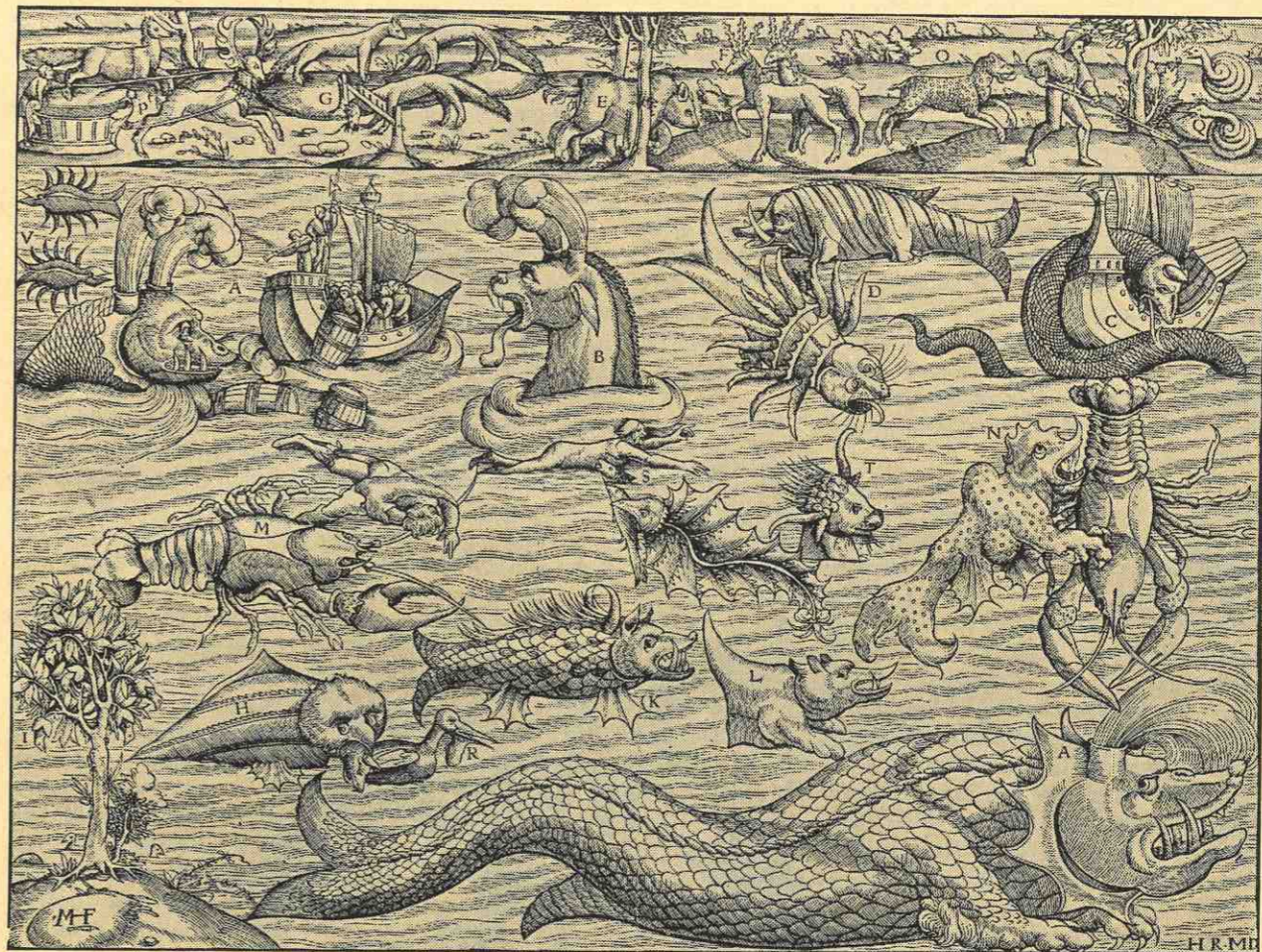
MOTORGALEASE „I. P. Holm“ af Allinge befrygtes forlist paa Rejse fra Kalmar til Allinge med Trælast. Det er et Par Uger siden, Skibet forlod Kalmar, og man har intet hørt til det siden. Et drivende Vrag med Bunden i Vejret er observeret 28 Sømil fra Christiansø, og man mener, det er det savnede Skib. Om Bord i „I. P. Holm“ befandt sig tre Mand, nemlig den 43-aarige Kaptajn *Edu. Hansen*, Allinge, der var gift, den 20-aarige Motorpasser *Eckwall*, Humledal Station, og den 17-18-aarige Kok *Furhry*, København.

EFTER at Redergruppen har besluttet sig til at genoptage sin Medvirken ved Søfartskongressen i Genève, er Direktør *Maegaard*, Dansk Dampskibsrederiforening, afrejst til Genève for at deltage i Kongressen.

HAVENES UHYRER

I Aaret 1550 udgav en af Datidens berømte lærde Mænd, *Sebastian Münster*, en saakaldt „*Cosmographia universalis*“, et for den højere Undervisning bestemt Værk, som dog ogsaa Lægfolk kunde faa Lov at nyde godt af, idet man i Eftertidens underholdende Lektüre for Folket og i Rejsebeskrivelser m. m. finder Tegninger efter Münsters fantastiske Forbilleder.

karikerede har de vel næppe været. Det, der kommer Virkeligheden nærmest, er vel Hummeren, men den fandtes jo ogsaa ved Strandbredderne i store Mængder, saa at mangfoldige ved Selvsyn var bekendt med dette Skaldyrs Udseende. Saa meget mærkeligere er det for Resten, at Münster har sat den forholdsvist ufarlige Hummer i Rangklasse med Hvalfisk, der



Naar man betragter det øverste Afsnit af vort Billede, ser man, at med Hensyn til Landjordens mærkelige Skabninger, hvor nogenlunde à jour man var med Virkeligheden, hvorimod man i det nederste Afsnit, hvor „Søuhyrerne“ præsenteres, er langt ude i eventyrlig Indbildning.

Tegneren har selvfølgelig skildret Uhyrerne efter de Beskrivelser, man har givet ham, og som stammer fra Søfarendes utrolige Overdrivelser af, hvad de selv har set og hørt eller erfaret gennem andres Fortællinger. At der nok har eksisteret en hel Del forunderlige Skabninger, som forlængst er forsvundne, og hvis Spor er udslettede, er givet, men slet saa skrækkelige

slugte store Fartøjer med Mand og Mus, Søslanger, der snoede sig rundt om Skibene og pulveriserede disse før det ualmindelige Maaltid. Havkørerne, der aad Mennesker som Græs, og Sværdfisk, der gennemborede Karavellerne til Hyttefade for senere at have Indholdet paa Havets Bund i deres „Reders“ Nærhed.

Det er de utroligste Historier, der har beriget Litteraturen i gamle Dage med Hensyn til disse Havuhyrers Djævelskab og Levevis, noget som bevirkede den Gru og Rædsel en Sørejse i ældre Tider var omgærdet af.

FRA „B. & W.“s Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sattes forleden Dag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 563, bygget for Regning Hr. Skibsreder Chr. Haaland, Haugesund, Norge, i Vandet.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

380'—0" × 53'—6" × 28'—0" × 36'—6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8000 Tons d. w.

Det forsynes med to Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 4000 I. H. K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, som blev døbt af Fru Skibsreder Haaland, fik Navnet „Nyhorn“.

Maskinmesteren og Fa's Søn

Eftertryk forbydes Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

S/S „Freedom“ var et rigtig godt Skib, og Besætningen heller ikke værst, Damperen skulde blot have haft en mere mandig Kaptajn, saa havde Idyllen været der.

Hvorledes han var bleven Skipper er en Gaade, og lige-saa hvorledes I. Mester var kommen til at hade „saakaldte Fa's Sønner“. Resultatet var et spændt Forhold mellem de to. — — —

En Dag var der stort Postyr om Bord i Anledning af, at Skipperen kunde meddele Besætningen, at „Freedom“ skulde nordpaa, op ad Beeringsravet til, for at hente Fisk til England. Det var et Sted oppe hos Eskimoerne, som hed noget, der skulde snøftes ud „Pfift Pfistmanok“ eller saadan noget Hebraisk, som Kaptajnen ikke kunde udtale. Han vidste, at det blev en farlig Sejlads mellem Skær, Revler og Isbjerge. Og sluttelig gav han Styrmandene Ordre til at sørge for et fint Skib, da han ventede en Passager med, som maaske nok vilde se „Freedom“ lidt efter hist og her.

— Og kan I gætte, hvem Passageren er? sluttede Kaptajnen.

— Vel en eller anden Abekat med Hornbriller paa, indflettede I. Mester, Hr. Greensoap.

— Det er mig ikke bekendt, mumlede Kaptajnen undvigende. Det er i hvert Fald Hr. Skibsrederens Hr. Søn, den unge Hr. Bent Kruse, at I ved det. Det sidste blev nærmest henvendt til I. Mester, en stor, sværlemmet, skaldet Herre, hvis arrede Ansigt bar Mærker af mangfoldige drabelige Batajer.

— Vor hjertensgode Reder, fortsatte Kaptajnen, har købt Skibet som en Slags Julepresent til den unge Hr. Kruse . . . Overordentlig smukt, ikke sandt?

De omkringstaaende blev højst forbavset over Nyheden; men paa Hr. Greensoap gjorde det ingen Virkning. Han lænsede blot sine Mundvige for en lille delikat Slange af Snustobak og udbrød:

— Jeg er ligeglad. Jeg har mit Helvedes Arbejde for de sølle Kroner, Tarifen byder mig, og mig er det ligefedt, om saa selve Kejseren af Kinesien skal med. Men hvis han skulde vove at stikke sin Snude ned i mine Regioner, saa falder der Smæk til saadan en Dengse, for jeg kan nu for alt i Verden ikke fordrage Far's Sønner!

Tidligt om Morgenen paa Afgangsdagen indfandt Rederens Søn sig om Bord. Han gjorde et gunstigt Indtryk. Nærmest vel-

tilpas. Meget lidt Bagage, almindelig Klædning, nikkede nok saa fornøjet og gav alle paa Dækket Haanden, før han hastigt installerede sig i sin Kahyt.

Ganske overfladisk besaa han Damperens Overbygning, og henvendt til Kaptajnen udbrød han:

— Og nu Maskineriet?

Det gav ligefrem et Sæt i Kaptajnen, før han hastigt svarede:

— Fortrinligt! Første Klasses Maskineri! Udmærket!

— Det glæder mig at se det lidt efter.

Ved denne Ytring blev Kaptajnen forfjamsket, og for at aflede den unge Mands Besøg nede hos Hr. Greensoap, gjorde han hastigt klar til at staa ud af Havnen. Saa unnlader han nok Besøget i Maskinen, tænkte han.

Kaptajnen var stolt over sin Dygtighed til at manøvrere et Skib ud og ind i en Havn, og det var der Anledning til nu at vise Rederens Søn, Ejeren af „Freedom“. Men der var nu alligevel bare det ved det, at I. Mester aldeles ikke delte Kaptajnens Mening om Manøvreedygtigheden, thi som Regel kvitterede de to Kapaciteter med en Byge af Eder for Signalerne til og fra Maskinen.

Klokken var henvend 10 om Formiddagen paa I. Mesters Vagt, og Hr. Greensoap trippede som en Skade for at være i Kontakt med Broen.

Pludselig faar han Øje paa en Fremmed, en ung Mand med en mægtig Perle i Slipset og Gulddingenoter i en Guldkæde fra Vestelommen, et Mandfolk, som strakte fem vel soignerede og manicurede Fingre frem til Hilsen — og

Haandslag. Læseren kan maaske gætte, at den Fremmede var Rederens Søn.

Hr. Greensoap stirrede forbavset paa Haanden, glemte helt at besvare Maskin-telegrafens Ordre, pegede paa Lejderen og brølede: — Op med Dig!

Men i Stedet for at gaa blev Bent Kruse roligt staaende. Med en dundrende Ed vendte nu I. Mester sig mod ham og forsøgte med et Skub at

faa ham op, men den unge Mand smilede blot. Hr. Greensoap kunde lige saa godt have forsøgt at skubbe selve Kedlen ud af sit Leje, som at rokke Bent Kruse. Ganske desperat sprang han derefter hen til den fremlagte store Skruenøgle og greb denne. Men videre kom

han heller ikke, for da han vendte sig, kom hans Kæbeparti i en saa ublid Berøring med Bent Kruses snorlige „Venstre“, saa han med et Vræl gik bagover. Fire Gange sprang han op, men blev slaaet ned igen, og sidste Gang blev han sidende og gloede ganske selvpogivende paa de fem vel soignerede og manicurede Fingre, hvis Ejemand blot rystede Haanden lidt for derefter ganske flegmatisk at stige op ad Lejderen.

Under dette lille Intermezzo foretog Skibet sig nogle af de mest mærkelige Manøvrer, som nogensinde er oplevet af „Freedom“, dets Kaptajn og Besætning. En Slags Skibs-Berserkerang, paastod man inde paa Land.

Heldigvis stod det jo ikke saa længe paa, ejheller skete der nogen Skade, „Freedom“ kom atter i Orden og gled fredeligt og nok saa pænt ud af Havnen. Men det acute Tilfælde og Aarsagen dertil drøftedes selvfølgelig lige fra Broen og forefter. Folkene gik i Spænding efter Fortsættelsen.

Men der skete ikke det ringeste, hverken ved Middagsbordet eller om Aftenen.

Den unge Mand lod, som om intet var passeret, og henkastede endog flere Bemærkninger til Hr. Greensoap, som om de var de bedste Venner af Verden. Kaptajnen forblev ligeledes uanfægtet, — han skulde nok vogte sig for selv at blande sig op i denne lidt pinlige Affære. Kun bemærkede man i Messen og i Kabysen, at Hr. Greensoaps Appetit ligesom var aftaget noget i de paafølgende Dage. — Alle

hans Tanker drejede sig nemlig kun om en fyldestgørende Revanche. Noget senere nedlod han sig endog til at alliere sig med en af Fyrbøderne, der var udlært Bokser. For, som han sagde: „Vent bare, til vi kommer til England, saa skal jeg faa fat i denne Nævfægter af en Fa's Søn og mase ham til Kanariefuglefrø, for jeg kan nu for min Død ikke udstaa Fa's Sønner.“

Paa Opturen ver der ikke en Frivagt, hvor Hr. Greensoap ikke fik sine Lektioner, selv om Natten kunde man høre ham dundre og hamre paa den interemistiske Sandsæk ved Væggen, som skulde forestille Bent Kruse. Han sparede heller ikke hverken paa Eder eller Forbandelser under disse Evolutioner.

Ellers gik Sejladsen og Tilværelsen om Bord sin rolige Gang.

Ti Dage efter finder vi „Freedom“ oppe ved den farlige Kyst, hvor alene den kolde, lave Sol, naar den sendte sine karmoisinrøde Straaler over de violette Bølger, kunde gøre Kaptajnen saa nedtrykt. Og her var det, at han rodede sig ind i noget, han ikke kom godt fra.

Henvend en Snes Aar havde han sejlet paa Havet, som han inderst inde ængstedes for, og han havde stedse søgt Tilflugt i alle mulige Havne, hver Gang han frygtede Vejrgudernes Ugunst. Endvidere havde han, for at være sikker paa

Kursen, rigtig forelsket sig i at sejle i andre Skibes Kølvand; men paa de Kanter, Skibet nu laa, havde han ganske vist intet Skib at ty til. Det var derfor ikke saa forunderligt, at Skipperen var meget faamælt i de Dage.

Saa kom der en Nat, en uforglemmelig, uhyggelig, begorst Nat, hvor Stormen ligefrem hylede i Riggen. Skipperen stod paa Broen som fastnaglet, rystende af Skræk,

Bump, sagde det, et grusomt Bump! Alt ramlede sammen, og „Freedom“ stod stille.

Ti Minutter efter var alle i Baadene, og tyve Minutter efter stod Hr. Kruses Julepresent lige paa Snuden ned i de iskolde Bølger.

Kaptajnen, Greensoap, Bent Kruse og nogle Matroser kom i den sidste Baad, der forlod Skibet.

— Hvor er vi henne? Er der nogen, der har Anelse derom? Hm, Kaptajnen kan maaske sige, at vi i hvert Fald ikke har naaet Nordpolen, gryntede Hr. Greensoap, medens han baksede med sin Aare som en besat. — Saa meget maa jeg vel have Lov at spørge om, fortsatte han edderspændt, da han paa sine gentagne Spørgsmaal intet Svar fik.

Til alt Held viste Maanen sig paa en lille Visit mellem de hastigt dragende Skyer. Og i samme Minut fik man heldigvis Øje paa et nærliggende Skær, en tilsyneladende mindre Ø, som Kaptajnen styrede hen til.

Under næste Maanevisit saa man en Vig foran sig, og blaafrøse og pjaskaavede sejlede de derhen og gik i Land paa Øen. — De andre Baades Skæbne havde man ingen Anelse om paa dette Tidspunkt.

Efter et højst ubehageligt Ophold begyndte det at lysne, og den første, der humpede og og skuttede sig af Kulde og Harme var I. Mester.

Pludselig afbrød han Stilheden med et Brøl: — Føj for en Ulykke, skreg han, se dog Kra-nier og Menneskeben overalt, vi maa være landet paa en Kannibalø!

— Det er sikkert en gammel Indianer-Begravelsesplads, bemærkede Bent Kruse, da han havde set sig lidt om. Just paa denne Facon plejede man at blive Ligene kvit blandt Indianere og Eskimoer.

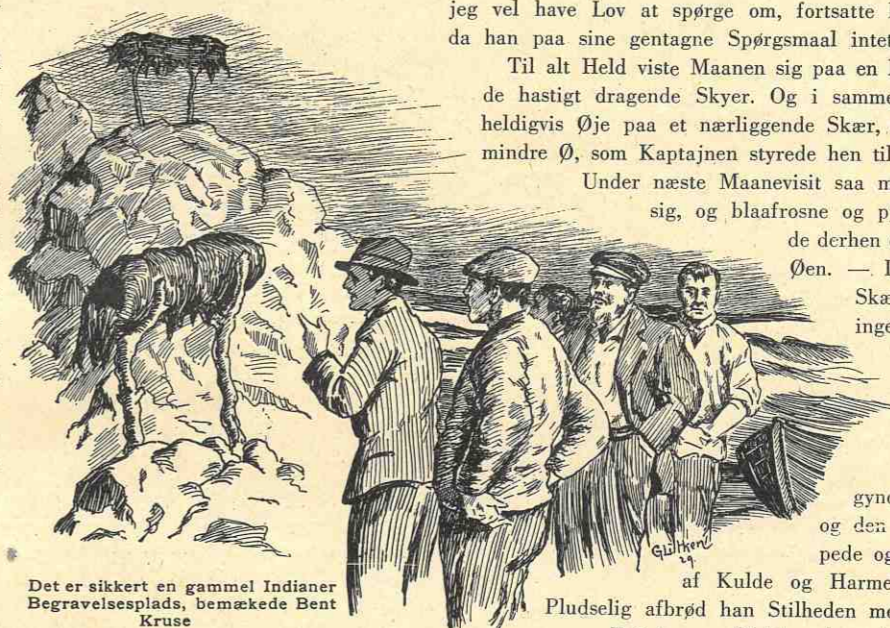
Da ingen modsagde ham i det Kapitel, fortsatte han: — Men desværre bliver vi vist nødt til at forstyrre Gravfreden lidt, thi Stolperne maa vi bruge til at tænde Baal af.

Kruses Forslag vandt almindelig Tilslutning, for det var netop Varme, de trængte til. Og skønt det langfra var et behageligt Arbejde at frigøre de store Grene fra deres bedrøvelige Byrder, gik det dog hastigt fra Haanden, og snart blussede et kraftigt Baal op til Glæde for de forkomne Søfolk.

Efter at man havde orienteret sig tilstrækkeligt, fandt man ud af, at Øen var ubeboet, gold og uden Drikkevand — alt-saa ikke videre tiltalende Udsigter. Noget sydligt, i vestlig Retning havde man ganske vist set en Anelse af Land, men det var vel ogsaa kun en Ø, Mage til den, de opholdt sig paa. Og der var saa langt til denne, at ingen vovede at fore-slaa at naa derhen.

Situationen var derfor kritisk, og den, der var mest harm-fylt over Stillingen, var Hr. Greensoap.

Han rasede som et Vilddyr, saa man undgik saa vidt mu-



Det er sikkert en gammel Indianer Begravelsesplads, bemærkede Bent Kruse



Hr. Greensoap kom i en ublid Berøring med Bent Kruses snorlige „Venstre“. —

ligt at tirre ham ved at være i hans Nærhed. Kaptajnen var sønderknust af Sorg og besvarede slet ikke l. Mesters lurvede Bemærkninger om hans Sømandsskab etc. Han var den ynkeligste af dem alle.

Den Smule Proviant og Vand, de havde med i Baaden, holdt næppe længere end til det første Døgn.

Hr. Greensoap var stadig den mest bandende og skældende af dem alle, fordi Bent Kruse sørgede for at fordele Rationerne lige mellem dem. Saadan nogle infame Banditter af Redere, have syge Slyngler, der sender os Søfolk ud i Ulykker, medens de selv sidder rjemme og mæsker sig . . . Der lyste ligefrem Mordlyst ud af hans Øjne, jo mere han æggede sig op. Og pludselig rejste han sig, tog et Par Skridt hen imod Bent Kruse og raabte:

— Din udhalede Redertamp, Du, Far's Søn med Perler og Diamanter. Din Fa'r kan nu købe Dig alle Verdens Dreadnoughter, om han vil, men Tamp skal Du faa alligevel. Jeg havde haabet at tæske Dig af i London, men da det er mere end rimeligt, at vi kommer til at lægge vore Ben sammen med disse hersens Kannibalers, saa vil jeg afgøre vort Mellemværende nu.

Kaptajnen forsøgte spagfærdigt at stifte Fred, men l. Mester afbrød hans velmente Bestræbelser:

— Spar Du bare dine Talemaader for Dig selv, til Du eventuelt kommer for Skranken i Sjøretten. Op med Dig, Bent Kruse!

Bent Kruse rørte sig ikke.

Greensoap samlede nu et raadent Laarben op og kylede det i Hovedet paa ham: — Vil Du ikke?

— Pokkers ogsaa, mumlede Bent Kruse og røg op som en Fjeder.

Han sprang lidt foran Hr. Greensoap og sendte ham saa et Par Stød til Kæben. l. Mester fo'r rasende et Par Skridt tilbage, og et Sekund efter lykkedes det ham at plante sine snavsede Knoer i Kruses venstre Øje, som straks tillukkede. Han skulde lige til at gentage Manøvren, da et haardt højre Sving, som kom lige fra Hoftehøjden, ramte ham som et ubehageligt Kys paa Kæbespiden og strakte ham til Jorden, hvor han blev liggende.

— Nu har Du maaske faaet standset Appetiten, Mester, kunde den spinkle „Letter“ ikke dy sig for at udbryde, han havde et godt Øje til Greensoaps Forslugenhed. —

Kruse gik ned til Vandet, rev et stort Stykke af Manchetskjorten, delte dette, beholdt det ene til sit skamferede Øje og gik med det andet pjaskvaade Stykke op og lagde det paa Greensoaps Pande.

Og saa gik Resten af Dagen til Mørkets Frembrud med at vedligeholde Baalet og arrangere sig for Natten.

Ingen uden maaske netop Søfolk vil kunne gøre sig Begreb om, hvilke Tanker der besjælede disse Mænd i den Situation, de befandt sig i, før de omsider gled over i Søvnens Rige.

Og da endelig Dagen gryede næste Morgen, var det med bange Anelser, man frygtede dennes Forløb. Selv Greensoap havde forandret Taktik. Det varede længe, inden den første

Ed forlod hans Læber. Den største Overraskelse var, at man savnede Bent Kruse.

Hvor i Alverden var han bleven af?

Man søgte overalt, men intet Spor var at finde. — Sørgeligt, mere end sørgeligt, mumlede Skipperen mellem sine klapprende Tænder. Om det saa var Greensoap, saa var han højst overrasket, da man begyndte at bebrejde ham hans Opførsel Dagen forud.

— Det betalte han mig godt nok for, jeg kan hverken røre Arme eller Ben, og mit Hovede værker, som om Maskineriet er helt i Smadder. Vorherre maa vide, hvordan det skal ende? Kan man da ikke faa saa meget som en Draabe Vand?

Ingen svarede, enhver havde nok med at sørge for sig selv. „Letteren“ foreslog at se at faa fat i Baaden og ro væk, lige saa godt det som at trave omkring paa denne Stenørken og gaa til Grunde af Sult og Tørst én efter én. Forresten var det hans Opfattelse, at Kruse havde gjort Begyndelsen, for han var da modig nok, ogsaa til at vise Vejen hinsides.

Skipperen og Greensoap rystede ligefrem alene ved Tanken om Døden.

Alle var klar over, at dette Helvede ikke var til at holde ud ret længe. Mere død end levende forsøgte Greensoap at rejse sig, men han opgav det snart og begyndte at klynke, først sagte, saa heftigere, og da de andre vilde til at fjerné sig, græd han som et Barn og bønfuldt dem om ikke at forlade ham i hans grænseløse Nød. Kaptajnen forbarmede sig over ham og blev tilbage, nærmest som et selvgivende Menneske ved Dødens Porte, der er ligeglad med alle Omgivelser.

Saa fortvivlet var Situationen, at de næsten slet ikke gav Agt paa de Glædesudbrud, der noget senere kom fra den sydvestlige Del af Øen, hvor Matroserne havde observeret en større, kraftigt arbejdende Bugserbaad, der hastigt nærmede sig Øen . . .

Det var Bent Kruse, som, saa snart Dagen var ved at gry, havde løsnet Baaden og trods det oprørte Hav dog lykkeligt var naaet over til Kysten, til Faktoret, som netop var „Freedom's“ Bestemmelsessted, og hvorfra man saa øjeblikkelig havde sendt Hjælpen . . .

Det turde vel næsten være overflødig at bemærke, hvor stor Glæden blev, da de Skibbrudne kom ned i Baaden og blev frisket op, samtidig med at de blev gjort bekendt med, at nu var alle reddede. Hr. Greensoap, der blev haaret ned til Baaden, blev i den Grad tørt op, at han næsten selv kunde kravle i Land, og da hele Besætningen var samlede til Aften, og Bent Kruse spøgelfuld bød dem velkommen til Livet igen, kunde Hr. Greensoap slet ikke dy sig, han rejste sig, og støttende sig til Bordet udtalte han, at det var sørgeligt for et Mandfolk, at det skulde komme saa vidt med ham, at han først skulde slaas halvt fordærvet, blive lam i Lemmerne, ligge og hyle som en Pjalt af Dødsangst, før han kunde komme til Erkendelse om, hvor ussel han selv var.

— Men selv om Kruse har slaaet mig i ærlig Kamp, og han har frelst os med den største Fare for sit eget Liv, saa vil jeg blot sige, at jeg ellers i al Almindelighed ikke for alt i Verden kan fordrage „Far's Sønner“.

BEGRUNDET paa „Vikings“ tidlige Udsendelse er der lige Tid til at sende en Lykønskning til Kaptajn P. C. Henriksen, der har været Fører af „Norden's“ Damp „Nordlys“, men nu sejler som Styrmand i D/S Norden, og som den 30. Oktober fylder 50 Aar. —

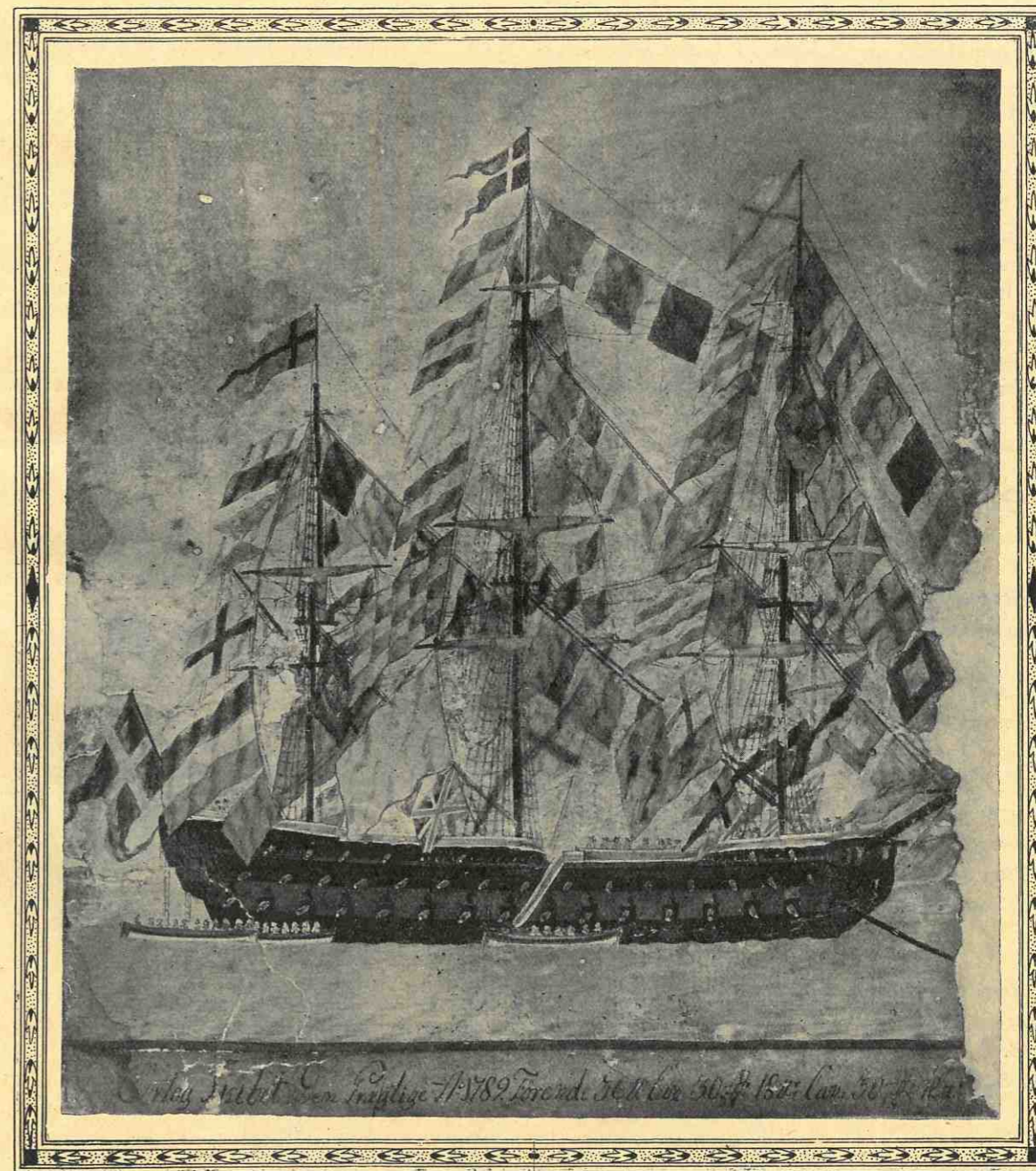
DER bygges for Tiden i Verden ialt 68 Motorskibe paa over 8000 Br. Tons, og der bygges 21 Dampere over denne Størrelse. Over 15,000 Tons bygges 15 Motorskibe og 5 Dampere. For de største Skibes Vedkommende er Motordriften saaledes overvejende.

Rangskibet „Den Prægtige“

Eftertryk forbydes

Af Marinehistorikeren Kay Larsen

AT en Orlogsmænd skal være stærk og mægtig, er En typisk Orlogsmænd fra Sejlskibenes Stortid var saare rimeligt, men i gamle Dage skulde den netop „Den Prægtige“, som ovenfor er afbildet. Der



ogsaa gerne være prægtig — i Modsætning til nu, hvor Krigsskibene udstyres saa beskedent som muligt i Udseende, saa graa og lidet iøjnefaldende, som det overhovedet kan lade sig gøre. I ældre Tid skulde Orlogsmændene ikke alene være kampdygtige, men ogsaa virke imponerende.

foreligger ingen Model til dette Skib, og hidtil har ingen Afbildning af det været kendt, idet Tegninger og Beskrivelser af Skibet gik tabt 1807, men for kort Tid siden fik Marineministeriets Billedarkiv denne interessante farvelagte Tegning tilstillet som Gave fra forhenværende Købmand J. R. Theisen i Kallundborg.

Billedet, der er udført af Petroleus Bille, har været i Slægtens Eje i mange Aar og er nu for første Gang reproduceret.

Rangskibet „Den Prægtige“ løb af Stabelen 1768 og skyldes den ansete Bygmester Krabbe. Paa Kong Christian VII's Tid var det Flaadens næststørste Skib. Under Billedet ses angivet Antallet paa det Skyts, som Rangskibet bar i 1789, men til at begynde med var det armeret med 80 Kanoner! Og det havde en Besætning paa 818 — otte Hundrede og atten — Mand, hvoraf 108 var Soldater. I Forhold til Besætningen var Skibet ikke særligt stort: 180 Fod langt, 47 Fod bredt, og det stak 20 Fod.

Flere Gange var „Den Prægtige“ krigsudrustet og paa Togt med den øvrige Flaade, men den kom ikke i Slag. Si vis pacem, te para bellum. Danmark var vel faren med sit Forsvarsvæsen og var ikke god at bides med, hvilket Englænderne maatte sande paa Københavns Rhed 1801.

Billedet stammer fra 1789. Da var „Den Prægtige“ med 10 andre Linieskibe og adskillige mindre Krigsskibe ude for at — beskytte Russerne mod Svenskerne. Den Øverstkommanderende, Viceadmiral C. v.

Schindel, havde „Den Prægtige“ til Flagskib. Skibschef var da Kapt. S. A. Bille. Rangskibet er pyntet med Flag. Dannebrog er vel det dominerende, men de store svenske, russiske og engelske Flag og Baadene ved Skibet viser hen til, at der er fornemme svenske, russiske og engelske Gæster ombord.

Gæsteriet var i det Hele taget stort i de Tider. Adskillige Gange var den russiske Admiral ombord, flere Gange Prins Carl af Hessen og d. 7. Maj, inden Flaadens Kryds ad Østersøen til, Kronprinsen. Størst Festlighed udfoldedes d. 26. September 1789, da, efter Flaadens Tilbagekomst til Rheden, „de kongelige Herskaber“ kom ud til Flagskibet, og en Officer og 24 Kadetter paraderede. Inden Ilandstigningen var der beordret klart Skib og „Bataille“, og i over en halv Time dundredes der løs med løst Krudt fra alle Flaadens Skibe.

„Den Prægtige“ deltog ikke i den glørværdige Kamp 1801, men udgik stilfærdigt af Flaaden 1799.

Karl Larsen

Den Navnløse Helt

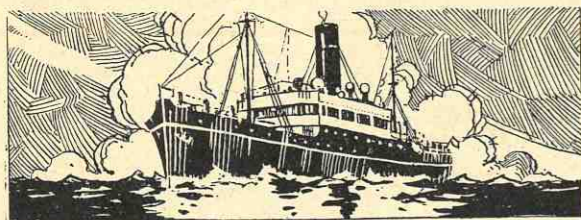
Radiotelegrafisten om Bord

DER gives mange Helte, hvis Navne og Bedrift staar mejslet ud i Marmor med guldbedækket Skrift, men mange, som fortjener en Hæderskrans at faa, de glemmes — — deres Gerning var blot een af de smaa.

Den unge Mand, der sidder i Faren ved sit Bord og kalder Hjælp og Frelse til Skibet ved et Ord, som Time efter Time er Post paa samme Sted og tidt maa ofre Livet, naar Skibet det gaar ned

Hans Daad staar ikke nævnet i Guld og Marmorskraft, det var jo kun hans simple Pligt og ikke en Bedrift; hans S. O. S. har reddet saa mange Liv i Havn; vi kender ham og agter ham som Helten uden Navn.

Allan L.



Den 5. September afgik pensioneret Fører fra D. F. D. S., Kaptajn *Wilhelm Julius Georg Strubberg*, ved Døden i en Alder af 85 Aar.

Kaptajn Strubberg, der var født i Radsted paa Lolland den 23. Januar 1844, kom til Søs i 14-Aars Alderen og sejlede med Sejlskibe paa Langfart, til han i 1863 begyndte at læse til Styrmandseksamen paa Fejø Navigationsskole, men ved Krigens Udbrud i 1864 maatte han afbryde sin Læsning og blev indkaldt til Orlogs, hvor han gjorde Tjeneste om Bord i Fregatten „Sjælland“. Efter Krigen blev han hjemmitteret og tog senere Styrmandseksamen, sejlede derpaa som Styrmand i forskellige Sejlskibe paa Vestindien, fik i 1878 Skipperborgerskab og førte forskellige Sejlskibe, det sidste var Skonerter „Josephine“ af Aarhus. I 1882 kom Strubberg ind i D. F. D. S. som Styrmand, og i 1888 blev han udnævnt til Fører i Sundfarten og førte Sundbaadene om Sommeren, men afløste i Udenrigsfarten om Vinteren, indtil han i 1898 blev Fører af den da nybyggede S/S „Arno“, hvilket Skib han førte, til han i 1911 gik i Land paa Grund af Sygdom og tog sin Afsked fra D. F. D. S.s Tjeneste.

Kaptajn Strubberg var en Søens Hædersmand. Han var som Krigsveteran dekoreret med Krigsmedaillen og Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Af sit Selskab var Kaptajn Strubberg agtet og æret som en dygtig og veltjent Skibsfører, og af sine Kolleger var han afholdt som faa.

Kaptajn *P. Rud. Jensen*, Fører i Siam Steam Navigation Company i Bangkok, fylder den 3. November 50 Aar.



FRA ØSTEN

Af Kaptajn *Carl Larsen*.

I disse Dage staar Japans maritime Passagertrafik overfor et nyt Frembrud, idet dette Land har udsendt sit største Skib paa sin første Rejse, som gjaldt Kalifornien.

Ovennævnte Skib er Motorlinerens „Asama Maru“, som med sine 16,000 Brutto Register Tons er det største Skib, som endnu er bygget i Japan og ejes af det store bekendte Dampskibsselskab „Nippon Yusen Kaisha“.

Denne Nyhed, som sandsynligvis af mange regnes for en Hverdagsbegivenhed — bringer i sit Køl vand en anden dito — endskønt maritim — saa dog af en anden Art; idet samtidig med Udsendelsen af denne stolte Liner — er Uddannelsen af hint fjerne Lands Navigatører indtraadt i en ny Æra, idet man der, ligesom i mange andre Lande har faaet Forstaaelsen af, at kun gennem Sejskibstræning indpodes den rette Sømands-aand i den vordende Navigator. For at gennemgaa denne, hvad man kan kalde Snarraadighedens Skole, har Japan nu anskaffet sig et moderne Skoleskib — et 4-mastet Barkskib, forsynet med Hjælpemaskine og, ligesom vor „Georg Stage“, udelukkende bygget med Træning for Øje. Denne stolte Sejler, hvis Navn er „Taisei Maru“, vil gøre 2 Rejser om Aaret til Nord- og Sydamerikas Kyster, efter 5½ Aars praktisk og teoretisk Uddannelse vil dets Elever være i Stand til at paatage sig en junior Officersstilling i en hvilken som helst japanesisk Liner.

Japansk Søart i egentlig Forstand har ikke nogen lang Fortid at se tilbage paa, naar man erindrer, at Kaptajn Steen Bille den 20. Aug. 1846 — med Korvetten „Galathea“ paa Vejen fra Kina til Sandwich-Øerne søgte at faa et Glimt af det den Gang utilgængelige Land — ud for Osaka blev bordet af en japansk Officer, som forelagde ham en peremtorisk Ordre, hvori Kaptajn Steen Bille i Stedet for en Velkomsthilsen blev beordret til øjeblikkelig at fjerne sig fra japanesisk Territorium. Det var først i

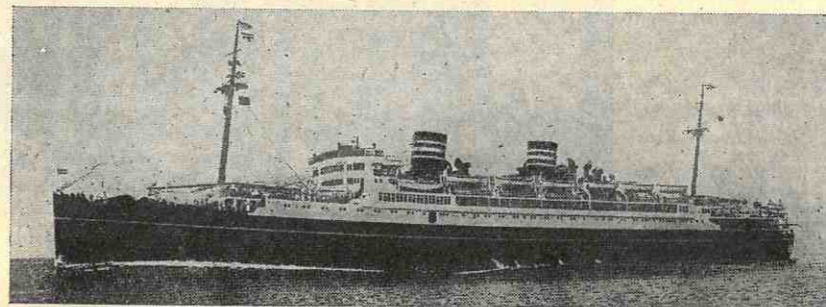
Midten af det 19. Aarhundrede, at „Sorte Skibe“ — som Japaneren kalder Vestens Fartøjer — blev vel modtagne i japanske Farvande; tidligere havde kun Landets egne Skibe Tilladelse til at anløbe japanske Havne.

I Aaret 1857 dannedes for første Gang i Japans Historie et Dampskibsrederi; dette, der hed „Kaiso Kaisha“, bestod af gamle, fra Vesten indkøbte, Skibe. Rederiet blev i 1871 overtaget af „The Imperial Bureau of Communication“ under Navnet „Yubin Kisen Kaisha“ (Mail S. S. Co.), og blev saaledes en Statsinstitution.

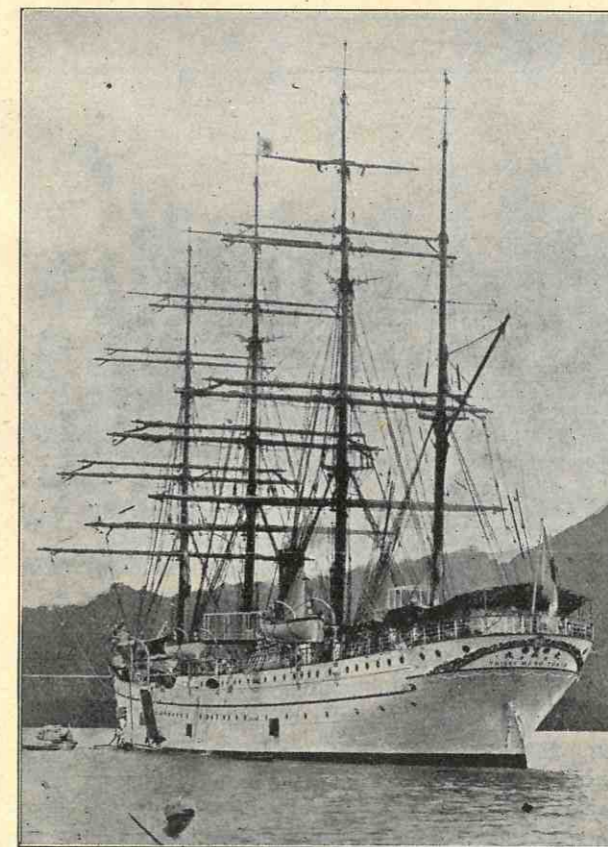
Samme Aar blev der dannet et nyt privat Selskab „Mitsubishi Kaisha“, og dette maa betragtes som Grundstammen for al moderne maritim Foretagsomhed i

Japan. Disse to Selskaber udvidede sig hurtigt, og Konkurrencen udeblev ikke. Der som her fandt man langsomt ud af, at det statsdrevne Rederi maatte sejle med Tab og til Slut bukke under. Og i 1876 ejede Japan atter kun et Dampskibsselskab. — Paa den Tid spillede to Europæere en ikke ringe Rolle i japansk Søfarts Udvikling, og disse to var Danske. Den ene, Hr. *Krebs* — senere Lloyds Surveyor i København — havde faaet sin Uddannelse hos Firmaet Lobnitz i Renfrew, Skotland, og kom til Japan i et Skib, som Japanerne havde ladet bygge hos dette Firma. Ved sin Ankomst der, gjorde han et saa fordelagtigt Indtryk paa Japanerne, at de tilbød ham Posten som „Foreign Manager“. Den anden Dansker var Hr. *William Bramsen*, som var ansat i „Store Nordiske Telegraf Selskab“. Han fik tilbudt Posten som „Legal Adviser“ og sendtes kort efter til London for at sætte sig ind i Rederivirksomhed; han saa dog aldrig Japan mere, idet han kort efter sin Ankomst til Europa døde af Bughindebetændelse.

Paa den Tid var Officersbesætningen paa japanske Dampere udelukkende Europæere, og blandt disse fandtes mange Danske. I 1882 besluttede den japanske Regering at forøge



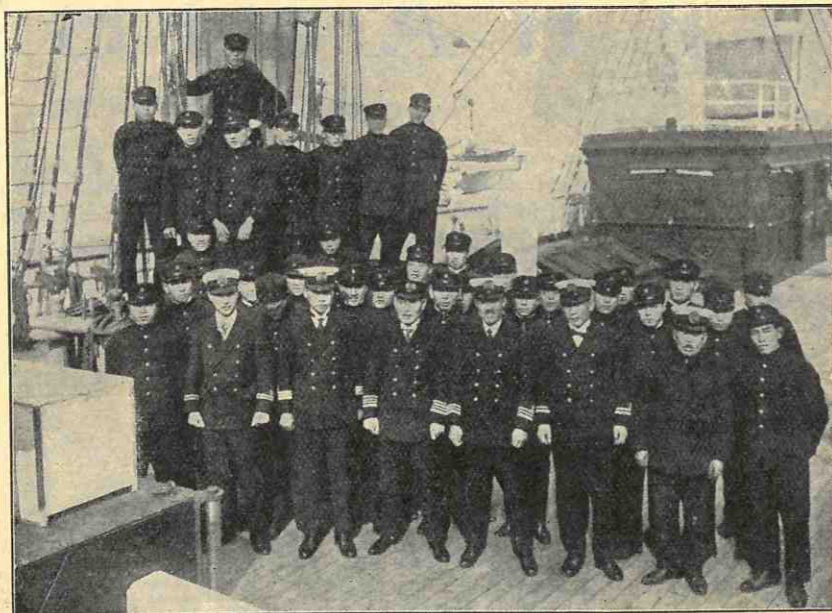
„Asama Maru“. Et af de nye Firskrueskibe i Japan—Kalifornien-Farten.



Skoleskibet „Taisei Maru“.

Koffardiflaaden med flere Skibe, saaledes at Dele af Handelsmarinen ogsaa kunde benyttes som Transportskibe og Hjælpekrydsere, og med dette for Øje dannedes Selskabet „Kyodo Unyu Kaisha“ (Union Transportation Co.). Men det gik med dette som med det første, statsdrevne Selskab, nemlig stadig Underskud; og det endte med, at man i 1885 sammen-sluttede Japans to eneste Dampskibsselskaber under Navnet „Nippon Yusen Kaisha“ (Japan Mail S. S. Co.) med Hr. Krebs som „Foreign Manager“. Dette Selskab har stadig arbejdet med Udvidelse for Øje, og foruden at være Japans, er det ogsaa et af Verdens største Dampskibsselskaber.

Europæerne er nu overflødige, Japannerne har selv lært at administrere og sejle deres egne Skibe. For ikke mange Aar siden forlod den sidste Europæer deres Tjeneste, og han var, ligesom den første, en Dansker — nemlig nu afdøde Kaptajn Sommer, som i en Menneskealder førte „Nippon Yusen Kaisha's Skibe.

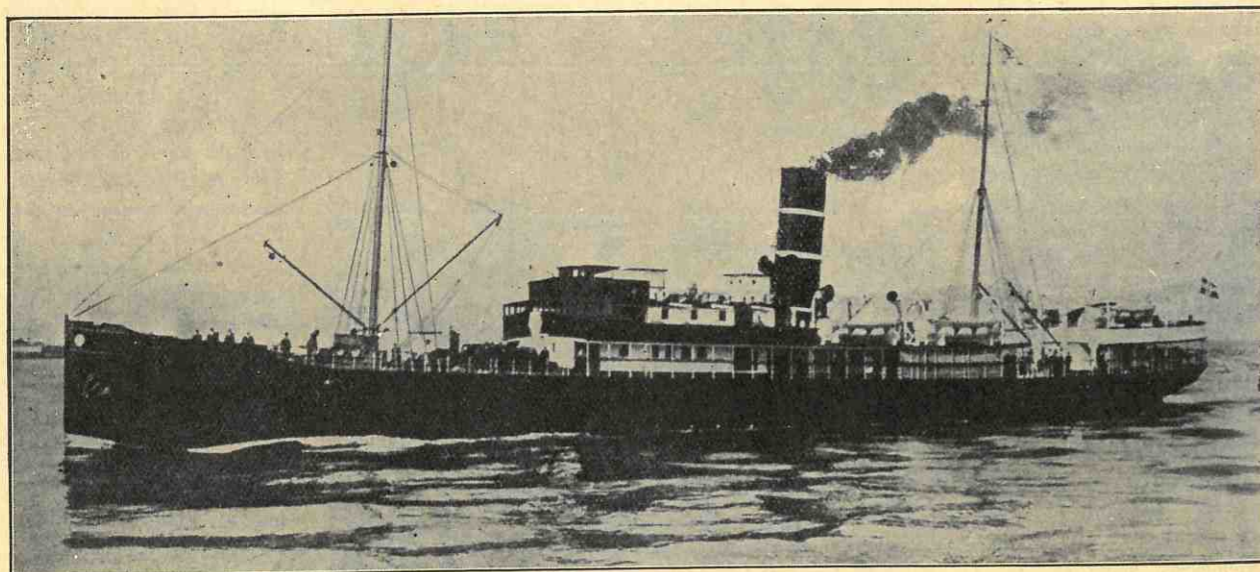


En Del af Eleverne med Chefen og hans Officerer foran om Bord i »Taisei Maru«.

Rædselsnatten paa Havet

NATTEN mellem 6. og 7. Oktober grundstødte S/S Haakon VII i Nærheden af Florø paa Ruten Trondhjem—Bergen. Den sejlede fra Florø Kl. 9 Søndag Aften med 80 Passagerer. Vejret var meget haardt, og de fleste var til Køjs, da Grund-

Derefter sejlede Damperen over til Vraget og fandt her 14, hvoraf flere af Mandskabet, som i en yderst forkommen Tilstand reddedes i sidste Moment. De førtes alle til Sygehuset paa Florø, hvor dog flere senere afgik ved Døden.



S/S Haakon VII, den forulykkede norske Kystrutedamper

stødningen fandt Sted ca. 3 Timer efter Afgangen. Haakon VII sank omtrent straks og blev staaende ret op og ned.

Passagererne styrtede op paa Dækket, og Paniken var ubeskrivelig mellem de let paaklædte Mennesker. De, der kunde svømme, ca. 50, sprang over Bord og bjergede sig ind paa et Skær et kort Stykke fra Ulykkesstedet, hvor de i en frygtelig forkommen Tilstand maatte opholde sig Time efter Time, indtil endelig ved 6-Tiden om Morgenen Redningen kom i Form af Damperen „St. Lucas“, som bjergede dem alle.

En enkelt Mand, en Helt, fortjener at nævnes, nemlig Konsul Dan Huun fra Bergen, der var med „Haakon VII“.

Ene Mand reddede han 7 Mennesker ud fra Kahytterne og op paa Dækket. Selv kom han meget slemt til Skade. Han hængte i flere Timer i Armene, indtil han styrtede fra Vraget ned paa Skæret og kvæstedes meget farligt.

Ialt omkom der 38 Mennesker, og mange har faaet saa slemme Læsioner, at de sent vil kunne helbredes efter denne Rædselsnat paa Havet.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade 2. Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Fabrik af Holmens Kanal 32.
Nygaaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER - SKIBSLAMPER - SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME - HAVNEFYR - REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølvsfabr. Grundlagt 1842.

Dansk mek. Kedelrensings- og Isolationsforretning
KR. DREJER Nyhavn 57 - Telef 5241 L. SABROE
Telf. Ryvang 407 Telef. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al
Slags Isolation af Damp-, Varme- og Kølleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85 pCt.

Vikingen er Skandinavien's eneste specielle maritime
Novellemagasin

Vikingen bringer de fleste Illustrationer fra Søfarten
Vikingen har Bud til alle, der interesserer sig for Livet
til Søs

Vikingen koster kun 50 Øre pr. Nummer, Kr. 1,50 Kvar-
talet, Kr. 3,00 halvårlig og Kr. 6,00 hellaarlig

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L



IVER C. WEILBACH & CO. SØLVER & SVARRER

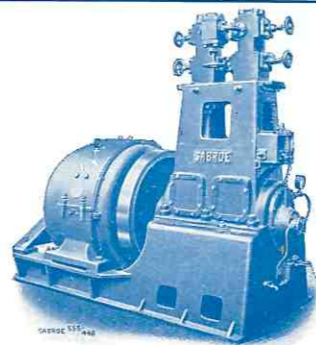
Kataloger & Special-
Brochurer sendes por-
tofrit paa Forlangende

Norsk Statsautoriserede Kompassettere.

Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmk.

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

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

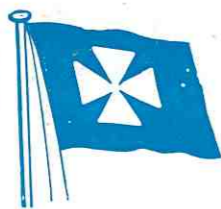
SABROE KØLEANLÆG

ARBEJDER OVERALT

AKTIESELSKABET **THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS**
TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:
PUGGAARDSDGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842

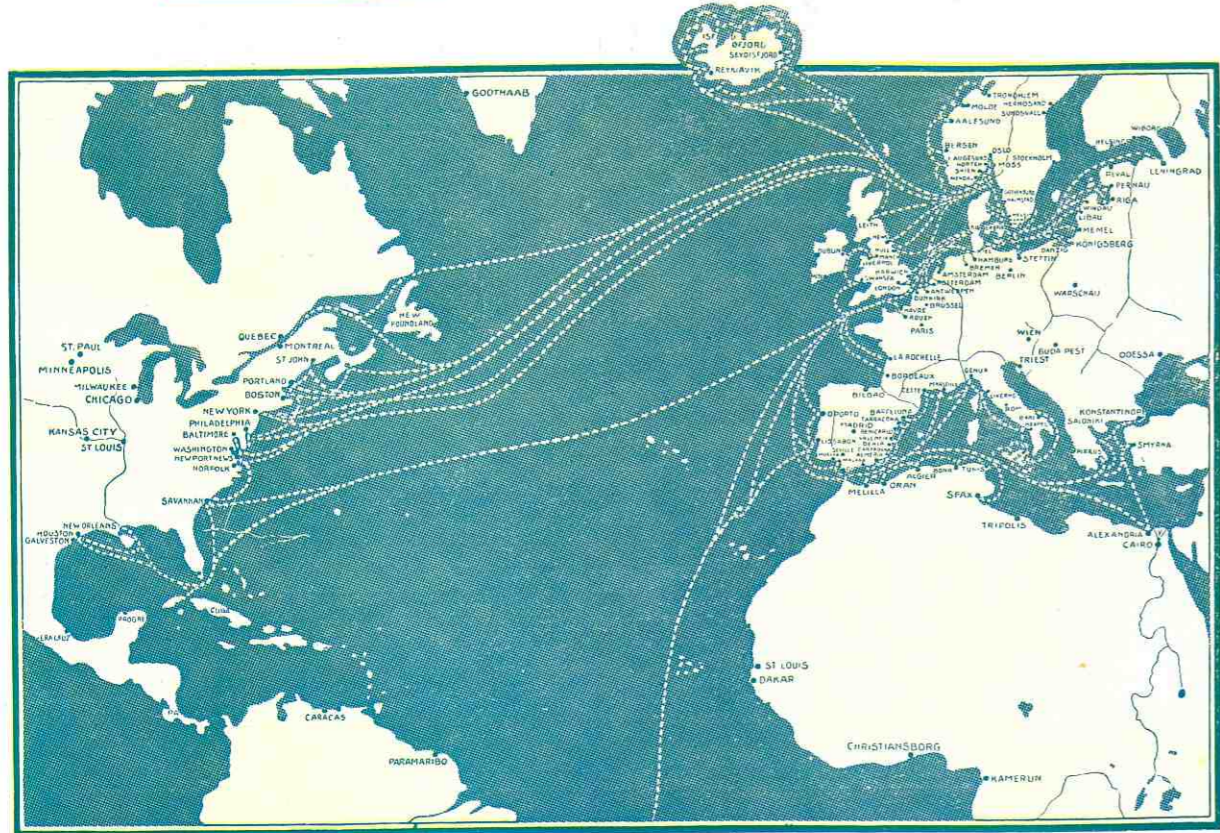
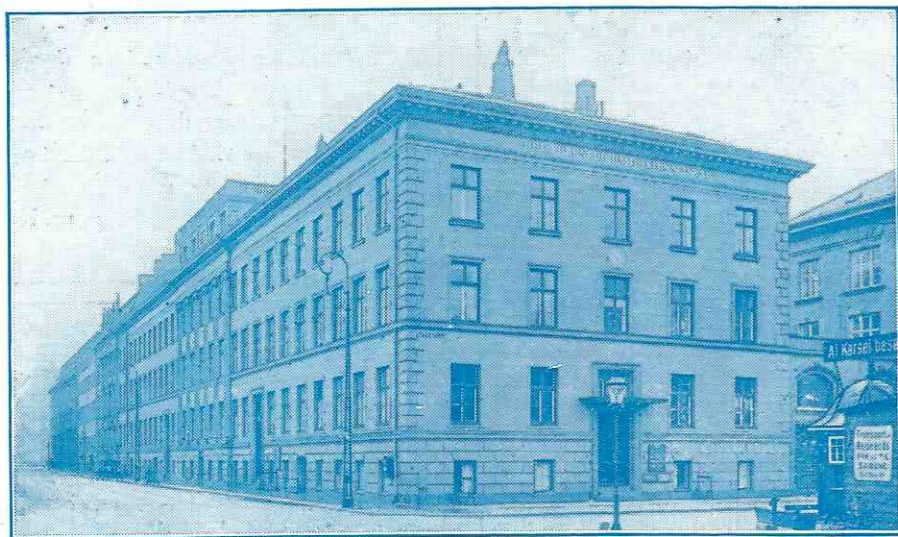




DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Jul paa Havet.



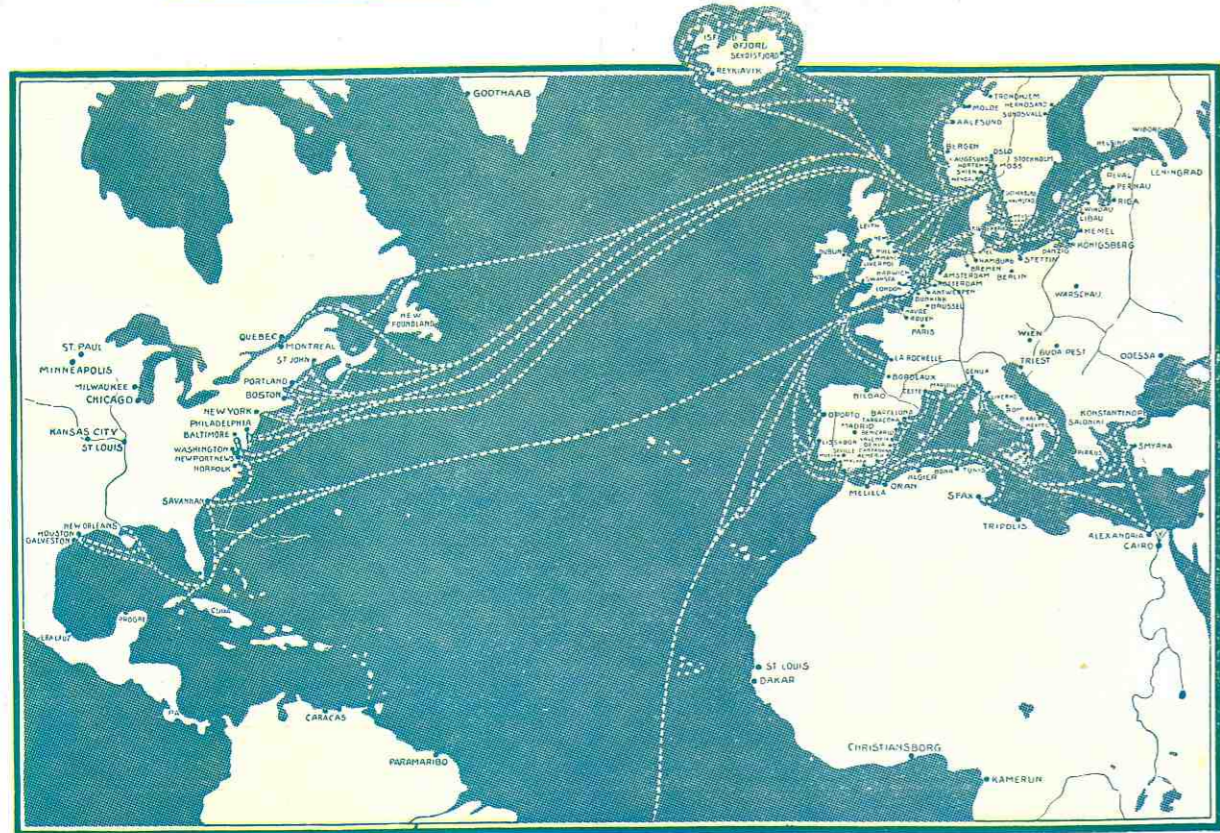
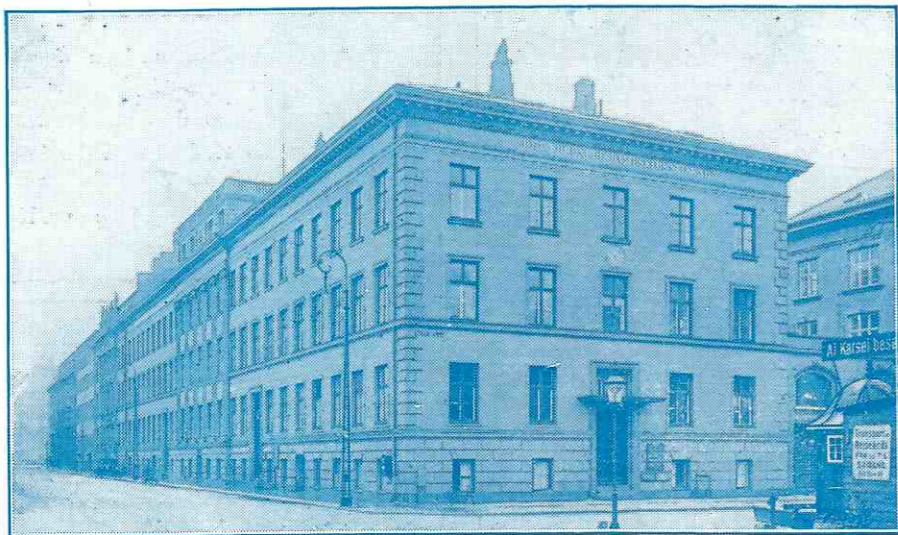

VIKINGEN
50 Øre - 36 Sider - December 1929 · 6. Aargang Nr. 12 - 36 Sider - 50 Øre
Sonovelle-Magasinet's Julenummer



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB
(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8

Jul paa Havet.




VIKINGEN
50 Øre - 36 Sider - December 1929 - 6. Aargang Nr. 12 - 36 Sider - 50 Øre
Sonovelle-Magasinet's Julenummer



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN

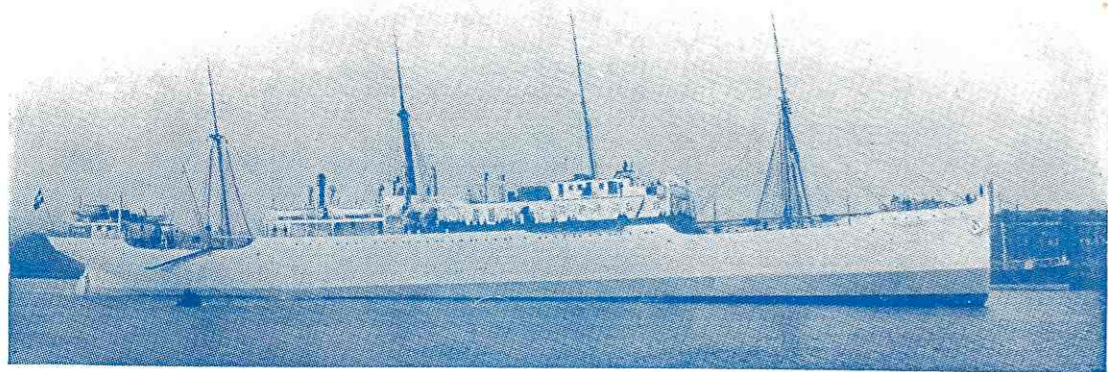
FILIALER: BANGKOK OG SINGAPORE

Egne Agenturer:

Danzig, Warszawa, Madras, Soerabaya, Shanghai, Hankow, Tsingtau, Dalny, Harbin, Vladivostok, Seattle, San Francisco, Valparaiso, New York, Durban, Johannesburg, Cape Town.

Regelmæssige Ruter til alle Verdensdele.

IMPORT :: EXPORT



Danish Shipping Company Ltd. A/S

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

Sct. Annæ Plads 28
Tlf. 1535 - 5836 - Statstlf. 527

København K.
Te legr.-Adresse: P A C A O

Telegr.-Adresse: HANSEN
Telf. { Central 72 (10 Ledn.)
" 50529 (udenfor Kontortid)
" 50589 (Havaritelf. Dag & Nat)
Statstelefon 13.

C. K. HANSEN KØBENHAVN K.

Korresponderende Reder
for D/S Dannebrog

Amaliegade 35

Dampskibs-Ekspektion - Klarering - Havarie-Agentur - Befragtning - Køb og Salg af Damp- og Sejlskibe

Bunkerkul-Afdeling **Københavns Bunkerkul-Depot** Tlgr.-Adr.: Bunkerdepot
Prima Kvaliteter Ingen Udgifter Hurtig Ekspedition

TELEF. 1243 - 12843
TELEGR.-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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



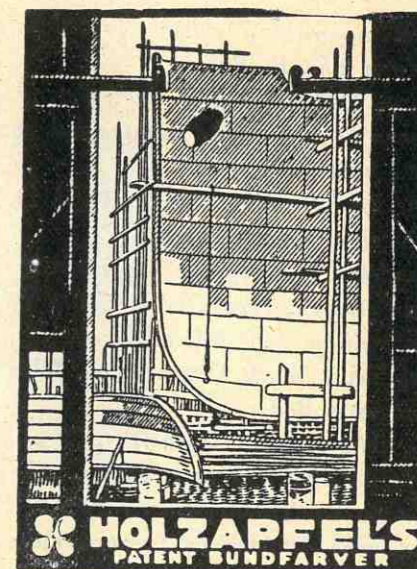
„Vikingen“ ønsker alle vore
Venner en rigtig glædelig Jul.

Redaktionen og Ekspeditionen

Post-Abonnenterne bedes erindre, at man senest
den 15. December skal forny Abonnementet



DEN INTERNATIONALE SKIBSFARVE-FABRIK A/S



HOLZAPFEL'S
PATENT BUNDFARVER

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

„Danrex“
„Krongraa“
„Titalin“
„Orientvidt“



„Blue Lead“
„Anolin“
„Rostico“

Anticorrosive, Antifouling, Boottop

Vore Søfartsorganisationer

- Dansk Dampskibsrederiforening*, Amaliegade 33, Kbh. Telf. 6804.
Dansk Fiskeriforening, Studiestræde 3. Telf. 6804.
Dansk Hovmesterforening, Heibergsgade 16, Kbhvn. Telf. Byen 4251.
Dansk Styrmandsforening, Havnegade 55, Kbhvn. Telf. 5990.
Den alm. Danske Skibsførerforening, Havnegade 55. Telf. 14187. Postgirokonto Nr. 20255. Telegr.-Adr.: „Master“, København. Afdelingskontor: Tordenskjoldsgade, Marstal. Telf. Marstal 87.
Fiskekipperforeningen, Havnegade 149, Telf. 1282, Esbjerg.
Interesseforeningen for Fiskefartøjsejere og Redere, Havnegade 149, Esbjerg. Telf. 1282.
Kjøbenhavns Skipperforening, Holmens Kanal 18. Telf. Byen 7200.
- Maskinistforeningen i Danmark*, Toldbodgade 10. Telf. Palæ 2863.
Maskinmestrenes Forening, Skt. Annæplads 16, Kbhvn. Telf. 2480.
Radiotelegrafistforeningen af 1917, Cort Adelersgade 8, 3. Sal, Kbhvn. Telf. Byen 6326.
Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Toldbodgade 10. Telf. 8436.
Sømandenes Forbund, P. Skramsgade 5, Kbhvn. Telf. 12491.

Ungdomsbevægelser for Søen

Danske Søspejdere, „Drakenberghus“, Aarhus.

Indholdsfortegnelse

- Forsidebillede: Julestemning*, Akvarel af Georg Lütken.
Konstitueret Søfartschef Adam Kofoed-Hansen, af Skibsfører Chr. K. Holsøe.
Julestemning. Med Tegning af Inge Østergaard.
Ekspeditionen til det ukendte Eventyrland, som aldrig før har været undersøgt.
Smuglerens Brud fra Middelhavet, af Ad. Pederstrup. Tegninger af Georg Lütken.
Den Sømand han maa døje — Julefortælling af Kapt. E. Juel Hansen. Tegninger af Georg Lütken.
Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib. Fiskegildet i Black Diamond og Juleaften paa Autofogastas Red.
30 Mand reddet i Land. (Illustr.)
Verdens første Skoleskib for Søpiger. Ikke fra Filmen, men fra Virkeligheden i 1929. (Illustr.)
Knud Andersens Atlanterhavs-Eventyr. (Illustr.)
- Barken Acme's Julekomedie*, af Ad. Pederstrup. Tegninger af Georg Lütken.
40 Graders vestlig Længde — 45 Nord, af Jens E. Møller.
Tevæddeløbet fra Minfloden til London. Aarhundredets største Verdens-Sensation. Klippersejladser i 1866. (Illustr.)
Da de hvide Piraters Saga sluttede, af Ad. P. (Illustr.)
En Moders rørende Breve til Sønnen ude i det fremmede. (Illustr.)
Søren Hav, den synske Strandfoged — Julestrandingen, af Argus. (Illustr.)
Mindedagen den 11. November. (Illustr.)
Fremtidskrigen ligger i Luften. Havet maa bøje sig for Luften, thi alt levende paa Havet er viet til Undergang, naar Luften vil det. (Illustr.)
En af Vestkystens Helte.
Fødselsdage, Dødsfald, Smaanyt m. m.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
 Telefon Byen 8040. Redaktionssekretær: Ad. Pederstrup.

Alle Annoncer modtages gennem Hertz' Annoncebureau, Frederiksberggade 1 A, København. Tlf. 13 022—13 023

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

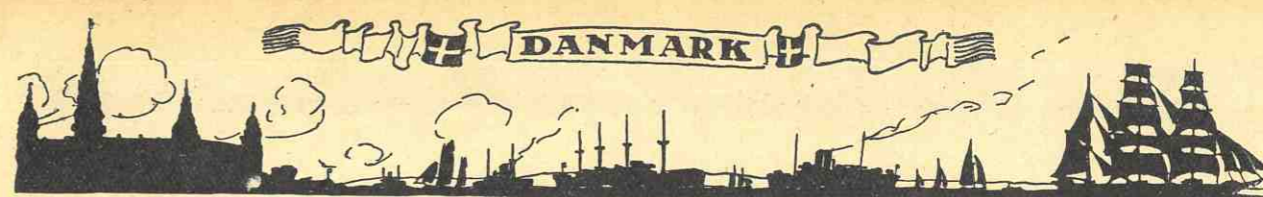
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark.



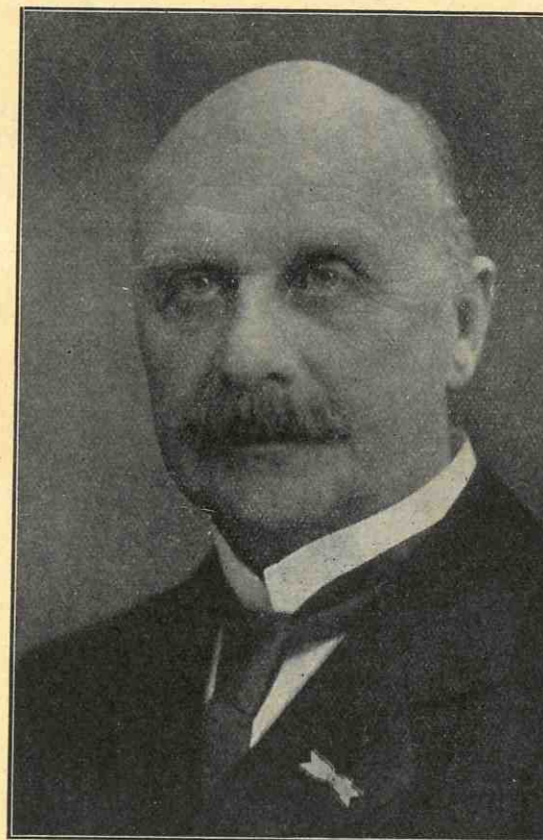
VIKINGEN UDKOMMER HVER MAANED * PRIS: HELAAR 6 KR. * HALVAAR 3 KR. OG KVARTAL KR. 1.50 * PORTOFRIT OVERALT * REDAKTION OG EKSPEDITION: GAMMEL MØNT 39 * TELEFON 9822

KONSTITUERET SØFARTSCHEF

ADAM KOFOED-HANSEN

Ved Udgangen af November Maaned d. A. tog den konst. Søfartschef Adam Kofoed-Hansen sin Afsked fra Statsbanernes Søfartsvæsen efter næsten 39 Aars Tjeneste, idet han den 16. November fyldte 70 Aar, der er den fastsatte Aldersgrænse.

Kofoed-Hansen, Søn af afdøde Stiftsprovst K.-H., er født i Haderslev den 16. Novbr. 1859 og var derfor med til Afstemningen i I. Zone den 10. Febr. 1920, gik i Nykøbing Latinskole, var derefter først frivillig Lærling med Fregatten »Jylland«, derefter sejlede han til Søs dels i danske dels i udenrigske Sejlskibe, tog Styrmandseksamen i 1882 og den udvidede Del i 1883, Reserve-lieutenant i Flaaden 11. Novbr. 1884. Den 1. Januar 1891 blev K.-H. ansat som



Styrmand af anden Klasse ved Statsbanernes Storebæltsoverfart og gennemgik alle Graderne, til han den 1. April 1905 forflyttedes til Gjedser Overfarten som Skibsfører 1. Grad. Ved Søfartschef Kommandør Hammers Død og Captain Heises Forfremmelse til denne Stilling blev K.-H. forflyttet til København den 1. Juni 1911 til Raadighed for Direktøren for Trafikafdelingen, udnævntes til Skibsinspektør 1. November 1916

ved denne Stillings Genindførelse og konstitueredes til Søfartschef 1. Juni 1928. K.-H. udnævntes til R. af D. den 6. April 1922 og til Dbm. den 30. Oktober 1929.

Saa vel fra K.-H.s Sejlsads i de yngre Dage, hvor K.-H. var en prægtig Kollega, som fra den lange Periode ved Statsbanernes Storebæltsoverfart og senere ved Gjedser Overfarten lyder der ogsaa mange Lovord fra de mange, som K.-H. i Aarenes Løb havde Føling med.

Naar vor gamle Skibsinspektør (konst. Søfartschef) nu falder for Aldersgrænsen, vil hans Afsked føles som et stort Savn af hele Søfartsafdelingen.

Det vil blive meget vanskeligt at erstatte vor beskedne, noble og ret-

tænkende Skibsinspektør, der altid har vist fuld Forstaaelse af Personalets Tarv, og hvem alle maa sige Tak for det gode Forhold, der altid har hersket, samt ønske, at han maa nyde sin velfortjente Hvile efter den lange Arbejdsdag, han har ofret først Søen og derefter Kontoret med alle dets Bryderier.

Chr. K. Holsøe
Skibsfører



Fulestemning

Med Tegning af Inge Østergaard



— derude kommer Fa'r

Se en Gang paa disse smaa,
som i barnlig Uskyld smile,
deres Tanker vil ej hvile
det er F a'r, de venter paa.

Verden er for dem ej stor,
ej de frygte nogen Fare,
kender ej til nogen Snare,
for — det er hos F a'r, de bor.

Barn i Sind og Barn i Hu,
intet skiller deres Tanker,
og Uskyldighedens Ranker
slynger Julens Glædes-Nu.

Men de længe ventet har,
stadig tittet gennem Ruden.

Endelig saa kommer Skuden,
og med den er deres F a'r.

Moder sikkert nok er klar,
ellers ordner hun nok Resten,
thi om lidt begynder Festen,
for derude kommer F a'r.

Hvem mindes ikke Barndoms Aar
ved Juletid, hvor Minder spreder
sit Flor fra Livets Blomstervaar,
hvor Hjemmets trygge Hegn os freder.
Hvor findes nogen bedre Havn
end Moders Barm og Faders Favn.

KAPTAIN C. S. Møller, der i mange Aar har ført Kalebeldamperen „Eduard Suenson“, har trukket sig tilbage med Pension. Skibet føres nu af dets forhenværende 1. Styrmand, Kaptajn **H. H. Folmer**.

SØLIEUTENANT-SELKABETS nye Bestyrelse for Forsamlingsaaret 1929—30 bestaar af Kaptajn **løjtnant E. Nyholm** (Næstformand), Søjtnant **I. Ernst** (Regnskabsfører) og Søjtnant **I. A. Topsøe-Jensen** (Suppleant).

LODS **S. W. Jensen** kan den 1. December fejre sit 25 Aars Jubilæum ved Københavns Lodseri.

RESERVESKIBSFØRER ved Statsbanerne, **C. D. Christensen**, er fra 1. November udnævnt til Skibsfører af 2. Grad.

STYRMAND ved D. S. B., **V. J. Brandt Hjeresen**, er udnævnt til Reserveskibsfører ved Odde Sund Overfarten.

Ekspeditionen til det ukendte Eventyrland

EN ny stor Ekspedition er paa Vej til de antarktiske Egne under Kommando af Sir *Douglas Mawson*, den berømte australske Videnskabsmand og Forsker.

Sir Douglas og hans udvalgte Mænd vil undersøge Tusinder af miles hidtil ukendte Strækninger af antarktisk Land.

Som bekendt ligger der langt mod Syd Fastland, som i Størrelse overgaar Europa, et stort, hidtil ukendt Land, tavst som Graven og tilsløret med den hvide Sne og Is, uden nogen sinde at være udforsket.

Landet kommer kun tilsynes langs Kysterne og hist og her paa de høje Bjerge, hvor den graa Klippemasse lejlighedsvis bryder igennem den ellers uigennemtrængelige Ismasse.

Saa ugunstige er Betingelserne for Vegetationen i disse barske Egne, at kun lidt Mos hist og her findes paa enkelte Pletter.

Der høres ikke Sus i Træernes Grene, ej heller Summen af Insekter, Tavsheden brydes kun af den almægtige Vind. Dette sker ganske vist kun periodisk, men til Gengæld overgaar det alle andre Steders Vindrøre.

Fornemt tilbagetrukket fra den øvrige Verden ligger disse Pol egne saa majestætiske, eventyrlige, ligesom den øvrige Del af Verden i Tidernes Morgen.

Omringet af store Oceaner indeholder disse Egne store Hemmeligheder, men i vor Tid løfter Videnskaben efterhaanden Sløret af alt det ukendte, og det barske Klima, den tætpakkede Is, og de store Besværligheder for at komme det nær, afskrækker ikke vor Tids store Opdagelsesrejsende. Gradvis gaar det fremad, kun i smaa Fremstød lykkes Efterforskningen, grundet paa de store og farefulde Opgaver.

Nu vil altsaa Sir Douglas fortsætte Opdagelserne udover de 150 Længdegrader af Kysten, som de foregaaende Ekspeditioner alt har kortlagt.

Størrelsen af den Strækning, Sir Douglas vil tage op, er ca. 2000 miles i Længden.

Sir Douglas Mawson er en meget kendt Mand i antarktiske Ekspeditioner. Han er født i England, men har levet det meste af sit Liv i Australien. I 1907 har

han deltaget i *Ernest Shackleton's* Ekspedition og 1908 i Ekspeditionen, som undersøgte den magnetiske Pol. Han var ogsaa Leder af Ekspeditionen af 1911—14. Fra 1920 har han været Professor i Geologi og Mineralogi ved Universitetet i Adelaide, Australien. Han er den første Mand, som har faaet *Livingston Centenary Medalje* af det amerikanske geografiske Selskab i 1916. Han har ogsaa faaet mange andre Anerkendelser fra engelske, tyske og italienske geologiske og geografiske Selskaber og Regeringer.

Han er Forfatter til mange videnskabelige Bøger og Tidsskrifter angaaende arktiske Regioner.

Ikke mindre end 6 Skibe, der har været benyttet til Opdagelser i de arktiske Egne, har baaert Navnet „Discovery“.

Det første blev anvendt af den berømte Opdagelsesrejsende *William Baffin* i 1602, da han i sin „Discovery“ krydsede Hudsons- og Baffinsbugtens Vande.

Den „Discovery“, som nu er ude paa den store videnskabelige Rejse i de antarktiske Egne, er et Træskib, bygget som en Polarhvalfangertype af den Slags, der blev benyttet i de første tre Fjerdedele af det sidste Aarhundrede, idet det viste sig, at disse Fartøjer var overordentlig velkikkede til at modstaa, hvad de kom ud for. Saadant et Fartøj er nemlig bestemt til at kunne gaa imod sjæl-



„Discovery“, bygget i 1900 for Sir Robert Scott, den engelske antarktiske Helt og Martyr

dent kraftige Søer og gaa igennem ualmindelige Kombinationer af løs Pakis.

Skibets Længde er 198 Fod og Bredden 34 Fod. Dybtgaaende er 16 Fod, Tonnagen er 1600 Tons, og den kan laste, indbefattet Proviant og Kul, ca. 600 Tons.

I Sammenligning med Nansens Skib „Fram“, der kunde gaa op over Isen, kan „Discovery“ ikke dette, hvilket dog heller ikke absolut paakræves i de antarktiske Egne.

Bougen er særlig solidt konstrueret, og som Følge heraf er Skibet ikke beregnet paa at gøre stærk Fart, ligesom Maskineriet ikke er af mange Hestkræfter, da det kun er Hjælpemaskiner til Brug i ekstraordinære Tilfælde.

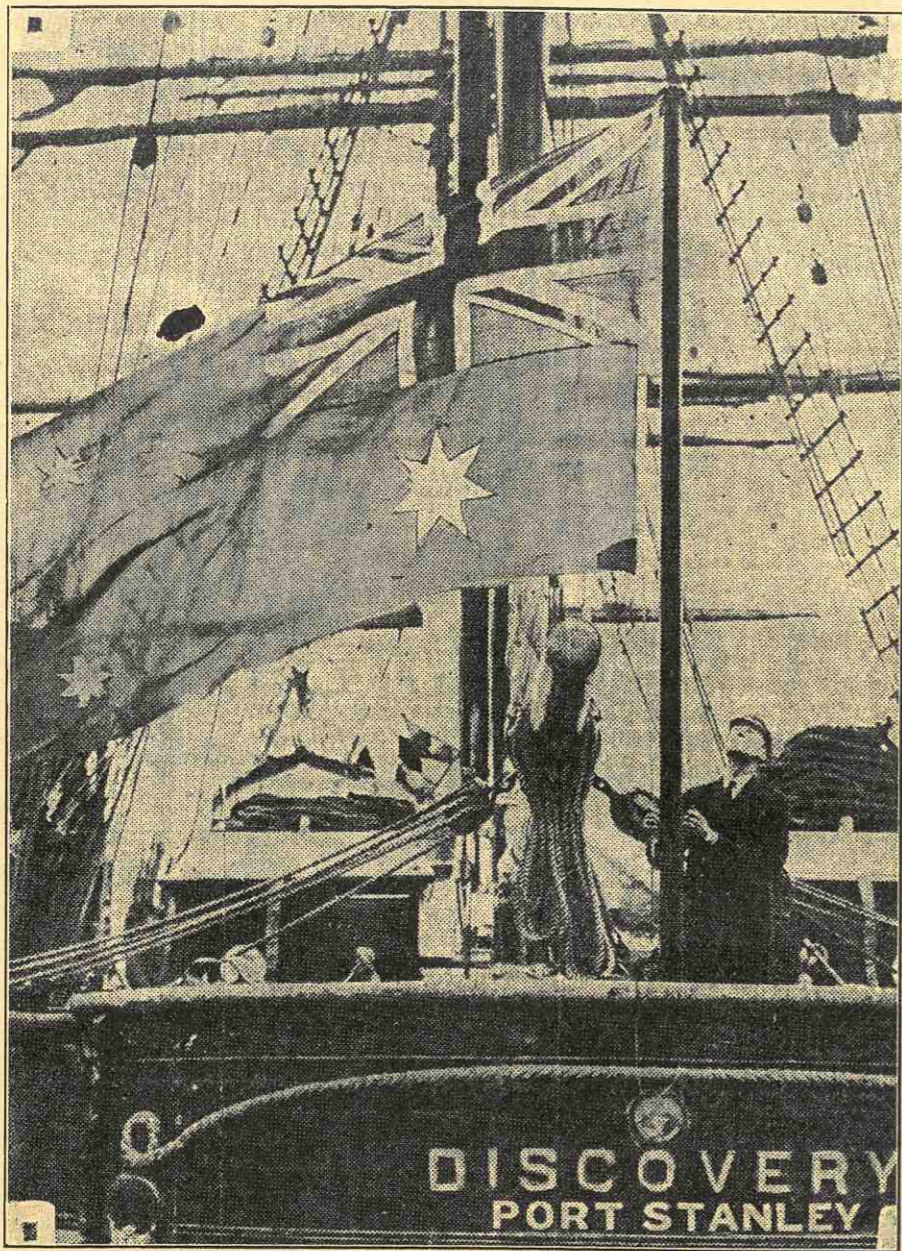
Skibet er sqarerigget paa Fokke- og Stormasten.

Under gunstige Betingelser og med Maskinen til Hjælp, løb „Discovery“ dog gennem den engelske Kanal med en Fart af 12 Mil i Timen.

Grundet paa det store Sejlareal og den høje Rigning, der byder saa store Fordele, er det, at „Discovery“ tør trodse de antarktiske Orkaner.

Forresten har Skibet jo ogsaa sin historiske Fortid, idet det blev bygget til de store Ekspeditioner i samme Farvande fra 1901 til 1904, de Togter, som blev planlagt og organiseret af det kgl. geografiske Selskab og det engelske Admiralitet til Brug for den unge Løjtnant Scott, som blev Leder af denne vovelige Ekspedition, som han fuldførte i Løbet af 2 Aar.

Efter dette blev „Discovery“ solgt til „the Hudsons Bay Compagni“ til almindelig Koffardi-Brug; men i 1922 blev det købt af det britiske Selskab, som under store Bekostninger fuldstændig ombyggede Skibet i Løbet af 3 Aar. Saa maatte „Discovery“ ud igen paa store, videnskabelige Ekspeditioner under Dr. Stanley Kemps Ledelse i de sydatlantiske Have, hvilke Skibet klarede upaaklageligt.



Farvel til Evropa. Flaget hejses og „Discovery“ forlader Cardiff i Wales for at begive sig ud paa det store Eventyr

Saa fik „Discovery“ sig en velfortjent lille Hvile, indtil Sir Douglas altsaa fik den restaureret til det nuværende Togt.

Besætningen bestaar af Kaptajn J. K. Dawis, som er Næstkommanderende og er kendt for sine glimrende Opdagelsesrejser i de antarktiske Have. Foruden Kaptajn Dawis er der tre Styrmande, tre Maskinmestre, en Baadsmænd, en Overmatros, en Sejlmager, en Tømmermand, 6 Matroser, 6 Letmatroser, Kok og Koksmath og to Stewarter.

Ialt findes der 40 Mand om Bord, thi foruden de ovenanførte befinder der sig en videnskabelig Stab bestaaende af 12 Personer.

Med Spænding imødeses Beretninger fra Turen.

Smuglerens Brud fra Middelhavet

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

DET var en Morgenstund i en Havneby i Syd-Frankrig, jeg skulde med en af „la compagnie des Messageries Maritimes“ kendte Baade som Passager til Oran i Afrika, en to Døgn Sejlads over Middelhavet.

Havet var stille. Op fra dets Vande hævede sig Halvøer og Landtunger. De havde skjult sig i et blaa-graat Taagesløv og legede Skjul med hinanden, indtil Solen brød igennem og satte Højene og Husene i det rette Farveskær.

En Klippeø med noget ubestemmeligt fantastisk Indhold kom frem indenfor Synsvidde og henledte mine Tanker paa en berygtet Smuglerborg, som jeg havde hørt omtalt i Land. Det blaa Hav strakte sig vide og bredt udenom Øen, forresten en Inkarnation af Skønhed, som jeg længe nød.

Tæt ved mig stod et ungdommeligt Par, en mørkladen slank Kvindeskikkelse og en blond, kraftigt bygget uelastelig klædt Gentleman. Begge lod til i fulde Drag at nyde den herlige Morgenstund ligesom jeg. Hvoraf det kom, at jeg særlig fæstnede min Interesse for Parret blandt de øvrige Passagerer, ved jeg ikke, men lidt efter lidt havde vi en lille Konversation i Gang om ganske ligegyldige Ting, angaaende Udsigten, Opholdet o. s. v., af den Slags, man ofte har Lejlighed til under en Overfart paa sydlige Breddegrader.

Efter Frokosten gjorde jeg mine smaa Studier med Hensyn til selve Fartøjet, dets Indretning m. m., og under dette var jeg kommen forud, hvor jeg til min Forundring blev Vidne til, at den unge Mand, som jeg før Frokosten havde konverseret paa Fransk, nu befandt sig ved Storlugen i Selskab med en lurvet klædt anden ung Mand, som han talte Dansk med.

— Besynderligt, maatte jeg tilstaa for mig selv, Landsmænd paa disse Kanter! Ganske uventet! Og da Modersmaalet har en særlig Tiltrækningskraft alle Vegne ude i det fremmede, var jeg ikke længe om at finde Nedgangen for at faa Tag i Landsmændene hurtigst muligt. Ved min Ankomst til Storlugen skiltes imidlertid de to, og den, jeg fik sagt „Goddag, Landsmand,“ til, var den lurvet klædte Dansker.

Aabenbart interesserede jeg ikke ham i samme Grad, som han mig, thi vi vekslede ikke mange Sætninger sammen. Jeg fik blot ud af ham, at han oprindelig var Sømand, men nu havde han ladet sig hverve til Fremmedlegionen for 5 Aar. Det var selvfølgelig gaet ham meget uheldigt, siden han havde maattet ty til det Job, men derudover ønskede han ikke at meddele sig. Om den finere Landsmand kunde han blot fortælle, at han havde haft betydeligt mere Held med sig. Han var ligeledes oprindelig Sømand, og de havde sejlet sammen; men nu var deres Veje skilte. Udover dette blev min Nysgerrighed ikke tilfredsstillet, og paa den resterende Sejlads fik jeg dem ikke mere i Tale. Det var ligesom de undgik mig — uvist af hvilken Grund. — — —



Paa Vej til Afrika

Ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet tog jeg ind paa et af Carlton-Selskabets Filialhoteller, og henad Aften observerede jeg til min store Glæde min Landsmand med Ledsagerske ved et Bord i umiddelbar Nærhed af det Sted, hvor jeg havde taget Plads.

I Betragtning af Landsmandskabet fandt jeg det meget nærliggende at præsentere mig. Herren blev ikke saa lidt forundret, mærkede jeg tydeligt nok. Han navngav sig som Styrmand N. N. — en Ætling af en meget kendt Slægt i Danmark, Damen var hans spanskfødte Hustru.

Paa min Anmodning om Ægteparret vilde tage Plads ved mit Bord, svarede han mig benægtende og angav som gyldig Grund, at hans Hustru var træt efter Rejsen. Dette udtalte han for Fruens Skyld paa Fransk, hvorfor jeg ligeledes paa fransk vekslede et Par Afskedsreplikker med Parret den Aften.

Deres Værelser laa lige overfor mit, og de efterfølgende Dage traf jeg hyppigt sammen med dem paa Trapperne; hvor vi talte sammen, og inden tredie Dags Aften dannede vi tre en ret fortrolig lille Klike.

Mit Ophold i Oran blev af længere Varighed, end jeg havde tænkt mig, og jeg er vis paa, at Tiden vilde være faldet mig lang, om jeg ikke havde haft det unge Ægtepar at slutte mig til.

Under vore Samtaler havde jeg erfaret, at de var nygifte, og at de ventede en vigtig Post fra hans Familie i Danmark.

Der var noget ejendommeligt og interessant ved Parret; men jeg mærkede snart, at der laa ligesom en Sky over deres ægteskabelige Himmel, en Sky, der dog syntes at have Tendens til langsomt at fordele sig.

For hver Dag, der gik, blev de ligesom mere og mere fortrolige over for mig, og da jeg satte Pris paa en hyggelig Samtale, og Hotellivet i al Almindelighed ikke passede mig, blev de mig begge meget kære Omgangsvener. Han blev mere og mere munter, og hans Hustrus medfødte Elskværdighed var uimodstaaelig, — jeg var velkommen hos dem og de hos mig, saa vi fordrev Tiden ypperligt sammen.

I de første Dage havde Manden flere Gange omtalt Landsmanden, Legionæren, og ved gentagne Lejligheder spurgt mig ud angaaende den korte Konversation, jeg havde haft med ham, og om han havde talt om deres Mellemværende. Dette besvarede jeg ligegyldigt og indskrænkede mig til at reperierte den Sætning, han havde udtalt om Skæbnens ulige Fordeling dem imellem — hverken mere eller mindre, hvilket syntes at berolige ham.

Noget af min Tid forslog jeg med at oversætte Smaa-fortællinger, og flere Gange forsøgte jeg ogsaa selv at skrive noget ned, inspireret af Tilværelsen i det fremmede, som jeg fik indkapslet af ungdommelig Begejstring over næsten alle daglige Oplevelser fra mine Rejser. Og jeg var naiv nok til at tro, at de eventuelt ogsaa kunde interessere andre.

En ubetydelig Hændelse, som en spansk Kok havde fortalt mig i Marseille, vilde jeg paa det Tidspunkt forevige under den romantiske Titel: „Smuglerens Brud fra Middelhavet“. Mindst fire Gange havde jeg nedskrevet Titlen og kasseret Indledningen, da jeg en Eftermiddag følte mig sær-



lig opagt til igen for Alvor at tage fat paa Mesterværket. Med store, understregede Bogstaver havde jeg kradset Titlen op og havde naaet omtrent at faa den første Side færdig, da Døren gik op, og N. N. glad og smilende som sædvanlig traadte ind. Næsten lidt skamfuld over mit Forehavende vilde jeg dække over Digterværket, men desværre for sent.

— Hvad er det, De vil skrive hjem, spurgte han med næsten ukendelig Stemme.

— Aa, lidt Digteri hernede fra hjem til et Ugeblad, svarede jeg, uden at kunne ane, hvilke Følger, mit Svar vilde faa.

— Det tænkte jeg nok, kom det hastigt fra hans Læber, og før jeg anede det, følte jeg et jernhaardt Greb om min Hals, Fødderne gled fra mig, og jeg styrtede om paa Gulvet med Mandens Knæ mod mit Bryst ...

Forfærdet og fortumlet lukkede jeg Øjnene og tænkte, at det var ude med mig, thi at jeg var i en gal Mands Vold og ikke kunde undslippe, stod mig ganske klart.

Jeg var allerede halvkvalt, da jeg hørte Døren blive aabnet og Fruens forskrækkede Stemme:

— Emil, hvad gør du dog, Emil? hviskede hun.

— Han maa dø! Den Bandit! svarede hendes Ægtefælle med hæs Røst.

— Endnu nogle Sekunder at leve i, tænkte jeg — men pludselig løsnedes Taget i min Strube, og jeg velsignede Fruen for hendes beroligende Tale. Jeg dristede mig til at aabne Øjnene lidt, men hans rasende Blik hvilede paa mig, og hans haarde Fingre trykkede atter til.

Jeg hverken turde eller kunde røre mig. Jeg indsaar det umulige i at tage Kampen op med den kæmpesterke Fjende. Jeg havde en uhyggelig Vished om, at Manden pludselig var bleven sindssyg.

— — —
Det forekom mig, at jeg havde ligget længe, da han endelig rejste sig, og hans Hustru bøjede sig over mig, og pludselig raabte hun forfærdet:

— Aa, Emil! Du har dræbt ham!

Jeg nænnede dog ikke at lade hende blive i den Vildfarelse, hvorfor jeg stønnede svagt.

— Aa, hvor det gør mig ondt for Dem, hviskede hun og bøjede sig dybt ned over mig. Er De slemt mishandlet?

I Grunden led jeg mere af Forskrækkelsen, og jeg stønnede:

— Det ... er ude ... med mig ... Vand! Saa lukkede jeg Øjnene og haabede, at han eventuelt vilde forlade sin Stilling; men pludselig følte jeg mig løftet op af hans stærke Arme og baaret hen til Sengen, hvor han haardt smed mig ned. Jeg turde ikke røre mig, før jeg hørte ham forlade Stuen og slaa Døren i efter sig.

Saa rejste jeg mig op i Sengen.

— Men i Himlens Navn, fremstammede jeg, hvad gik der dog af Deres Mand, Frue? Er han bleven sindssyg — eller hvad?

— Hellige Jomfru, hav Tak, at De har det lidt bedre ... Jeg kan ikke forklare Dem, hvad der er i Vejen ... det maa Emil selv ... Drik lidt Vin ... vær venlig, drik!

— Tak, Struben er bleven lidt snæver, jeg kan endnu mærke hans Hænder, læspede jeg, og jeg følte mig saa

usigelig mat. — De maa høre hans Forklaring, ellers vil De ikke kunne tilgive ham ... nu kalder jeg paa ham.



Og før jeg anede det, følte jeg et jernhaardt Greb om min Hals

— Nej, nej, udbrød jeg. Tak, lad hellere være.

— Nu har De intet at frygte, svarede hun og forlod Værelset.

Lidt efter var jeg henne ved Vinduet, fast besluttet paa at springe ud, hvis Manden skulde faa et nyt Anfald.

Men da han kom ind, var ethvert Spor af hans Raseri forsvundet, han var bleg og saa nærmest bedrøvet ud.

— Kan De tilgive min Opførsel? sagde han lavmælt.

— Jeg forstaaer bare ikke Grunden til den, svarede jeg. Det er mig aldeles ubegribeligt, hvormed jeg har gjort mig fortjent til at blive kvalt af Dem. Har De selv nogen Anelse om, hvor stærk De er?

— De maa tilgive mig!

— Naa ja, i Betragtning af, at De dog ikke opnaaede at tage hele Pippet fra mig, saa lad gaa; men lidt Forklaring af Fænomenet synes jeg nok er nødvendigt.

— De skal ogsaa faa en Forklaring, fordi jeg haaber, at naar De hører den, vil de ikke skandalisere og ødelægge os og vort gamle Navn derhjemme ... Saa hør da:

For nogen Tid siden var Egnen ved den spanske Grænse oversvømmet med Smuglere, der viste megen Dristighed, og Regeringen sendte derfor en ny Chef til Egnen. Gerard, som var Mandens Navn, havde nemlig gode Resultater at opvise andet Steds fra.

Gerard og hans Datter Dolores flyttede ind i et lille Hus og fik hurtigt Indpas blandt Engens Befolkning. Dolores var



henrivende smuk, og de unge Mænd flokkedes om hende; men hun brød sig kun om en, en Udlænding Joseph, ham gav hun sit Hjerte, og han elskede hende oprigtigt.

Gerard var mod denne Forbindelse, og han forbød Joseph at komme i hans Hus. Sin Datter fortalte han, at Joseph var Smugler, men det afskrækkede hende ikke, og de mødtes hemmeligt.

En Aften sad Gerard hjemme, da Havnepolitiet meldte ham, at samme Aften skulde en af deres Baade med bevæbnet Mandskab gøre en Ende paa Smuglernes Fartøj. En af Smuglerne, en fordrunken Fyr, havde ladet Munden løbe og forraadt deres Planer.

Gerard rejste sig, tog sin Uniform og sine Vaaben paa sig, og hviskede til sin Datter:

— I Aften skal det gaa løs for Alvor, og hvis jeg kan faa Ram paa denne Slyngel, Joseph, ved samme Lejlighed saa skal det være mig en kær Pligt om fornødent at sende ham over i Evigheden.

Men Jeannette lod sig ikke bringe ud af Fatning.

— Jeg er ikke bange for Joseph, svarede hun med et Smil. Er han paa Vandet, sejler han bort, og er han kommen i Land, saa smutter han nok væk fra din Skudvidde.

Saa snart Faderen var ude af Døren, kastede Jeannette sig paa Knæ og bad en

Bøn, hvorefter hun ogsaa i stor Hast forlod Huset og løb bort.

— Joseph, jeg maa frelse dig eller dø, hviskede hun for sig selv. Hvad var vel Livet uden dig! Godt er det, du har fortalt mig Planen, for nu kan jeg maaske komme før til dig end Patrouillebaaden og hjælpe dig — og jeg vil gøre det!

Hun tog i Hast et Sjal frem og ilede ned til Havnen. Skjult af Mørket løsnede hun en Baad og roede forsigtigt ud efter nøje at have undersøgt, hvilken Kurs hun skulde sætte. Hun sled i Aarerne, saa hun næsten var en Afmagt nær. Da hun syntes at høre Patruljebaaden nærme sig i det fjerne, gav hun sig til at skrike:

— Joseph, skreg hun, Toldpolitiet er nær. Flygt! Flygt for Himlens Skyld, Joseph!

Faa Minutter efter kom et større Fartøj paa Siden af hendes lille Baad, en Mand sprang ned til hende, og Fartøjet forsvandt i største Hast.

— Stille! Stille! Det gælder dit Liv, Joseph, hviskede hun ivrigt.

I det samme gled Søgelysets Straaler hen over Baadens Ræling, et Skud affyredes som Varsel, men uheldigvis saa lavt i Søen, at Joseph, som stod oprejst, styrtede ned i Baadens Bund, tilsyneladende dødelig ramt.

Hun rejste sig op, og i Søgelysets stærke Skær stod hun med oprejste Arme og raabte:

— Ja, skyd kun paa en Kvinde. Skyd kun eders Chefs Datter.

— Undskyld, Frøken! kom Svaret hastigt fra den nærværende Politibaad ... Mindst af alt ventede vi at træffe Dem her. Lad os faa Deres Baad paa Slæb. Alle Smuglerne er jo flygtede.

— Ja, alle — paa nær denne ene Mand, som I har dræbt her ude paa Havet. Sejl bort uden mig. Jeg bliver her ude. I kan nu hilse og sige til min Fader, at fra denne Stund har han mistet sin Datter. Sejl derfor tilbage og lad mig i Fred!

Toldpolitiets underordnede Mandskab forstod Situationen og vendte Baaden.

Men Jeannette undersøgte i Hast Josephs Saar og forbånd ham.

Hun roede derefter, saa hastigt hun formaaede, i Retning af en bestemt Ø, et Fristed, hun kendte Kursen til fra Blusene i Land og det yderste Fyr, og snart efter blev de begge optagne blandt Smuglerne.

Joseph blev bragt til et sikkert Sted, hvor han blev helbredet. — Derpaa flygtede han og Jeannette fra Egnen og giftede sig ...

— — —
— Ja, sluttede Manden sin Fortælling, De forstaaar vel, at jeg er den saakaldte Joseph, og min Hustru er Jeannette, som vovede sit Liv for at frelse mit.

Den Smugler, som i Drukkenskab forraadte os, var den Landsmand, Legionæren, som jeg hele Tiden har frygtet for havde fortalt Dem Eventyret, hvilket jeg derfor tænkte, De før var i Færd med at nedskrive, da jeg saa Overskriften.

Nu har jeg imidlertid lagt Kortene paa Bordet for Dem og kan forsikre Dem, at den mørke Tid for os er ved at forsvinde. Jeg har netop modtaget Brev hjemmefra, at al min Ungdoms-Letsind er tilgivet, og at vi er velkomne derhjemme.

Nu venter jeg derfor kun paa Deres oprigtige Tilgivelse.

Den har De, og jeg forærer Dem oven i Købet min paa-begyndte Fortælling til Erindring om mig, hvis De da ikke tillader, at jeg brat afslutter „Smuglerens Brud“ ved at rive den i Stumper og Stykker og lade den forsvinde ud af det Vindue, som jeg ærligt talt selv havde besluttet at springe ud af, da De før traadte herind i mit Værelse.

Vi var alle tre glade over, at den gode Forstaaelse imellem os var genoprettet.

Vi fik endnu Lejlighed til at tilbringe et Par fornøjelige Dage sammen, men saa slog ogsaa Afskedens Time. De to unge Ægtefolk indskibede sig for at drage til Danmark, hvor jeg forøvrigt aldrig har set noget til dem. Af den Grund frygter jeg heller ikke at blive kvalt ved nu at offentliggøre min lille Erindring.



Ja, skyd kun paa en Kvinde, skyd kun eders Chefs Datter

Den Sømand han maa døje —

Julefortælling af Kapt. E. Juel-Hansen — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

DET var ude i Nordsøen en Vinterdag, og det var Vindstille med østlig Dønning — desuden var det den fireogtyvende December.

En lille Topsejlskonnert laa og kadrejede rundt uden Styrefart, og mens Sejlene daskede mod Master og Rigning, naar den hev sig for Dønningen, saa den ganske hjælpeløs og bitte ud i al sin Ensomhed paa det store Hav. — Hvad skulde den ogsaa der saa sent paa Aaret. Den burde have været hjemme og oplagt for Vinteren for længe siden, men gode Fragter og hidtil heldige Rejser havde forledet dens Skipper til stadig at tage ny Last, og nu laa den paa syttende Dag ude fra en Kulhavn paa Leithsfjorden og kunde paa Grund af Modvind og Stille ingen Vegne komme.

Nej, man kan ikke regne Ankomstdagen ud i Forvejen med en bitte Skonnert, og Skipperen maatte sande, at hans Bestik var slaaet ganske fejl. Men han var en travl, lille Mand, den samme Skipper, en ilter, lille Mand, sagde Mæglerne, en hidsig, lille Eddersprutter, sagde Lodser og Havnefogeder, og en væmmelig, drilagtig, urmelig bitte Trold, sagde hans Folk om ham, det vil sige dem forude. Styrmanden forholdt sig neutral, men han tænkte sikkert sit.

Og fordi Skipperen ogsaa var egensindig, prøvede han at forsvare for sig selv, mens han denne Juleaftensdag utaalmodigt trippede paa sit Halvdæk, at han ikke var sejlet hjem i Ballast fra sidste Lossehavn, thi da havde de alle været, hvor de hver især hørte til og Skuden afaktlet længe før Jul, men i Stedet ladet sig friste af Tilbudet om en ekstra god Fragt og i Troen paa, at hans Held med Vejret vilde følge ham, regnet med, at det altsammen kunde naas alligevel.

Og saa laa de her og hakkede i det.

Det var ikke akkurat det med Julen, der bekymrede ham. For sit eget vedkommende var han ligeglad, og Mandskabet maatte tage Tingene, som de faldt. Nej! det var, fordi Tilfældet eller Skæbnen vilde det saaledes, at netop i Dagene omkring Jul forestod noget, som kun angik ham selv og en til, noget, der paa ingen Maade vedkom hans Besætning, men som han nu paa Grund af forsinket Rejse til sin Ærgrelse og Fortrydelse maatte gøre den delagtig i, og som burde have været afgjort indenfor de fire hvidkalkede Mure af hans lille Hus hjemme paa Fyen — hvis bare hans Bestik havde passet.

Hans fnøs og spruttede, hans smaa, rødbrandede Øjne gloede op efter Vindfløjen, som kælent gned sig dovent mod Gaffel-

topsejlsstangen. Saa lod han Blikket fare Horisonten rundt efter Tegn paa Vind. Men Himlen var klar og skyfri, og Søen laa blank som Olie, Dønningen blev staaende, og der var ingen Udsigt til Forandring.

Han hvæsende ad Rorsmanden, en Letmatros, der hed Edvard, og gav ham Ordre til at surre Rattet og gaa forud. „Je' ka' mi' Salighed ikk' holde u' a' se paa dig, din Student,“ sagde han til den unge Gut, der ubekymret stod i sine egne Tanker.

Det var lige ved otte Glas. Skipperen maalte Solhøjden og regnede Bredden ud med Kridt paa Sammenpindingstavlen. Saa bragte Kokken Middagsmaden agter, hvor Styrmanden tog imod den, idet han skævede til Skipperen, som nu var vred, fordi Beregningen gav Skibets Plads som Dagen før.

Han saa sig om for at finde nogen at udlade sin Harm mod, og da han bemærkede Folkene, der flokkedes om Kabyssen, gik han hen mod dem og snærrede: „Hør I der, hvis I tror, I har fo'tjent Juleaftensma' i Da', saa ka' I godt ta' og tro om igen, for der b'ier ingen Jul a' ombord i mit Skiw, de' ska' je' lov' jer for.“

Han ventede bistert paa, at en af dem skulde driste sig til at svare. Men Gutterne tav klogelig og gik ned, mens Kokken holdt Vagt paa Dækket.

Og i deres mørke, triste Lukaf forude i Bougen sad nu tre unge

Mennesker og spiste deres Grønkaal og salte Flæskestumper. De samtalede om Skude og Skipper, og det var ikke just smigrende Bemærkninger, der faldt.

De havde kun været et Par Maaneder om Bord og var mønstret med Skonnerten, da den sidst i September havde losset i dansk Havn. Og de var enige med Skipperen i Ønsket om vestlig Kuling og Fart i Karetten — for at komme hjem og slippe fri. Thi en værre Skude skulde man lede længe efter. Paa Søfolks Maner mente de med Skuden, at en værre Skipper havde de aldrig sejlet med. Han kunde aldrig faa noget udført hurtigt eller godt nok og fattede af med Skælden og Smelden, naar han travlt og hæsbæsende jagede efter dem til nyt Arbejde, før det første var færdigt. Han drillede og plagede dem, haanede og fornærmede dem, og de var for ubefarne til at kunne svare igen og maatte finde sig i det.

Særlig Edvard, som var Københavner, syntes, han havde det værre end nogen anden om Bord. Og han kunde ikke nægte for sig selv, at det i nogen Grad var hans egen Skyld, for han havde baaret sig skrækkelig dumt ad ved Mønstringen.

Der var jo den tossede Skik, at før man satte sit Navn paa Bemandingslisten, skulde man aflevere alle sine Papirer til



Hun var saamænd en rigtig sød lille Kone, mente Edvard



Styrmanden brølede: „Kommer Du —!“

Skipperen ikke just Daabs- og Konfirmationsattest — Beviserne for godt Levned krævedes aldrig af Søfolk —, men Søfartsbog og Militærpas skulde afgives. Og havde man først skrevet under paa det store Dokument, var det for sent at forlange sine Attester tilbage. Naa, alt det vidste man, og der var ikke noget at sige dertil. Men sine Skolepapirer, hvis man sad inde med saadanne, havde man Lov at beholde selv, og Edvard havde i et Forfængeligheds Øjeblik lagt sine ind i sin Søfartsbog og indbildt sig, da han afleverede den, at Skipperen nok vilde faa Øje paa dem og derfor maaske respektere ham lidt mere.

Respektere! Jo Tak. Saamænd havde den gamle fundet dem. For siden de godt og vel var kommet til Søs efter Mønstringen, havde Skældsordene fra Skipper og Styrmand mod den arme Edvard ændret Kurs. Det var nu ikke nær saa ofte Bonde og Soldat, som det var Studentmagersvend og noget mere umuligt til Søs, end en forlorn Professorspire kunde ikke tænkes.

Den drilagtig-ringagtende Tone, der sattes paa Ordene, viste ganske tydeligt, at disse Søens Folk ikke synderligt værdsatte den Lærdom, der paanødtes andre Folk i Skolerne i Land.

Og det hele var saa uretfærdigt og meningsløst. Edvard vidste bedre end nogen anden, at han ikke var og aldrig kunde blive „studeret“. Nej, det fremgik tilstrækkelig klart af hans Papirer, hvor et Bevis for bestaaet Præliminæreksamen angav hans Pointsantal som det laveste — det allerlaveste — man overhovedet kunde have for at klare sig igennem.

Men Skipperen forstod at øse af denne Kilde. Ligesom Styrmanden var han fra Fyen og derfor holdt de sammen, og paa sit syngende Maal, der for en københavnsk Letmatros lød saa grinagtigt — hvis man bare turde have „grinet“ af det — peb han Dagen lang efter E'vat og lod ham i pinligt drillende Udtryk forstaa, hvor sjovt og utroligt han fandt det, at en Letmatros havde Skolekundskaber.

Naar Edvard under Arbejdet kom i Nærheden af Skipperen, begyndte denne at udlade sit straalende Vid over ham og endte oftest med en Bemærkning henvendt til Vind og Vejret og hvem, der ellers vilde høre det, at „de' hele gik a' He'e-

husene te', fo'de man va' befængt me' saa'n en mo'by'lig Discibel, i Ste'en for en or'enlig Sømand.“

Men siden de forlod Leithsfjorden, var det bleven værre med hver Dag. Foruden Modvind og Stille, afløst af svage, blafrende Pust, der næppe kunde fylde de letteste Sejle, var Skipperens Kone om Bord. Ikke for det. Hun havde været med hele Tiden og var saamænd en rigtig sød, lille Kone, syntes Edvard. Lovlig svær maaske, men ellers en, som passede sin egen Dont, og som med sine kønne Øjne og venlige Væsen virkede dulmende paa den gamle, naar han larmede med Folkene. Og derfor holdt disse af hende.

Men et Par Dage efter Afgangen fra Kulhavnen blev hun syg og lagde sig til Køjs, og fra det Øjeblik var den gamle bleven helt kulret. I Stedet for hans højrostedede Tilkendegivelse af sin Misfornøjelse med dem alle, dæmpede han nu sin skingre Stemme, naar han „talte“ til dem og paabød Stilhed og Ro, for at den syge ikke skulde forstyrres. Der skulde hvikes og ligestes, ingen Opsang var tilladt, naar de haiede Sejlene over, hvis en Krusning paa Søen lovede et Vindpust, ingen Trampen paa Dækket. Han havde truet med at trække Støvler

og Sko af dem og lade dem gaa barbenede, hvis de traadte for haardt, og saa gik de paa Tærerne og holdt Vejret af Frygt for den gamle, men ogsaa fordi de saa gerne undte den lille Kone at have Fred.

Den eneste, der sagde noget, var Skipperen, og han havde ikke Tid til at holde Mund. Selv de nødvendige Skældsord blev presset frem, dæmpet og følt, uden derfor at mangle i Antal eller Fortræffelighed. Helt nede fra Maven lød Skipperens Ømaal, naar han hvislede sine Ønsker om, hvad helst skulde times dem alle som Trøst for hans egne Sorger, og det var næsten, som de fire unge Søfolk var Skyld i hans Kones Sygdom. Dog følte de sig uden Undtagelse ganske brødefri.

Sikken en Skude at være om Bord i. Kunde det ikke bringe attenaarige til at tabe Humøret, naar den friske Kuling ikke fyldte Sejlene og susede gennem Rigningen og bragte det vaade, salte Vand i muntre Skvæt ind over Boug og Lønninger. I Stedet havde man Modvind og Stille, Gnavenhed og Skælden og Sygdom og Plagerier. Og saa var det om nogle Timer Juleaften og ikke saa meget som en Smule ekstra Opbakning kunde de vente. Ja, de havde Ret i at være misfornøjede baade med Vejret, med Skipperen og derfor i sin Helhed med selve Livet.

Det led hen paa Eftermiddagen, og Frivagten fik Lov at gaa ned. Alt var ganske uforandret med samme høje, klare Himmel, hvor Juleaftenens Stjerner begyndte at tændes og med samme ensformige Lyd af klappende Sejle.

Men der var bleven Uro agter i Kabytten. Skipperen trippede op og ned ad Trappens fire Trin, tvivlraadig og stundesløs. Lyden af Stønnen og Jamren naaede op til Dækket og forud, hvor Vagten sad paa Lugen, mens Styrmanden uheslutsomt stod ved Forkant af Halvdækket.

Da Vagten skiftede, var Edvard med sin Kammerat krøbet i Køjerne uden at spille den kostbare Tid med unyttig Palaver, og han sov forlængst de retfærdiges Søvn. Der kunde være gaaet et Par Timer, da han blev vækket af Styrmandens Brøl ned gennem Lukafkappen: „E'vat, E'vat, tørn u', tørn u'. Ka' du snart høre,“ og i samme Aandedræt, men skadefro henvendt til sig selv: „Nu ska' vi te' og se, hva' hele Lærdommen er go' for.“



Der er nu det med Søfolk, at selv om de ikke hører til de bedste af Menneskeheden, sover de dog som smaa Engle. Har de fri, saa op i Køjen med alle Klæderne paa, blot Støvlerne af og Piben tændt, og saa drejes den til med det samme. Tobaksgløden brænder mange Huller i Halmsekkene, de hviler paa, men Sønnen kommer straks, ledsaget af manglearterede Lyde. Purres de til Vagt, tager de den med Ro, de skal kun være færdige, til Timeslaget lyder fra Klokken agter. Ganske anderledes gesvindt gaar det, hvis de midt i deres bedste Søvn kaldes ud til Rebning eller Manøvre, og naar de vækkes af Raabet: „All hands, tørn ud til Rebning“, er de i eet Spring ude af Køjerne, trækker Støvler og Olietøj paa og er klar, naar de et Par Minutter senere kaldes paa Dækket.

Edvard smækkede vanemæssigt Benene over Køjekanten og satte sig op. Det var ikke helt rene Fødder, der stak frem af Hullerne i tykke, uvaskede Strømper, der hang ham ned om Anklerne. Saa bumsede han ud paa Skibskisten og rodede efter sin Trøje. Trods Sønnen, der endnu sad ham i Øjnene, syntes han, der var noget mistænkeligt paa Færde. Hvorfor skulde han alene purres og hans Kammerat ikke. Han vilde sige noget, men Styrmandens hidsige: „Kommer du?“, satte Fart i ham. Han glemte at faa Støvler paa og smøgede sig hurtigt bag ham. Det var altid klogest at holde sig klar af visse Folks lange Arme.

Dækket var vaadt af Nattedug, da Edvard sjokkede agterud. Det sjappede i hans Strømper, men det kolde Fodbad gjorde ham lysvaagen. Han styrede lige paa Skipperen, der sad paa Lønningen og spekulerede.

„Hva' ska' je'“, sagde Edvard.
Skipperen fo'r op. Han saa lidt overrasket ud, og hans Øjne skinnede ganske besynderligt. „Hva' du ska'“, peb han, „du ka' vel vente, lille E'vat, te' du faar Beske'en.“

Edvard maabede forbavset. *Lille E'vat* og ingen Grovheder. Paa sin Københavnermaner tænkte han, at der var vist en, der fejlede noget, men da han kikkede op paa den gamle, saa denne helt skikkelig ud.

Skipperen gik nu et Par Skridt nærmere mod Edvard, til han næsten rørte ved ham, og mens han højtidelig slog Takt med Hovedet, sagde han mildt og selvfølgeligt: „Du ska' gaa ne', lille E'vat, og hjælpe te' mæ' og basle.“

Styrmanden holdt lidt igen paa Edvard, da denne var ved at gaa bag over af Forfærdelse. „Med hvad“, raabte han. „Hva' er den a'. Basle!“

Ganske roligt og ligetil som Resultat af noget uhyre vel overvejjet og forlængst afgjort, man ingen Modsigelser kunde vente sig af, sagde den gamle: „Ja, lille E'vat. Min Kone. De' ka' du vel begriv'...“

Men nu reagerede Edvard stærkt. „Nej, nej, det vil jeg ikke. Det kender jeg ikke noget til.“ Og som et Forsvar, der absolut maatte batte noget, fortsatte han: „De' er je' heller ikke mønstret paa at gøre.“

Da han imidlertid ikke i Skipperens Aasyn læste Spor af Forstaaelse eller Eftergivenhed, blev han klar over, at dette hersers var ramme Alvor, og modløs fremstammede han: „Nej, nej, nej, de' ka-ka je' ikke.“

Hvorfor kunde man ikke faa en paa Kassen og blive jaget forefter igen. Der maatte ligge noget bag, som han ikke kendte, thi trods den gamles høviskeOrd, havde hans Ud-

tryk gradevis forandret sig fra det blide til det mere naturlige. Samtidig prægedes det af den Overlegenhed, der gør sig gældende hos Mennesker, som i en Debat har gemt det mest ramrende Argument til sidst. Og mens han vedblev at nikke, sagde han med betydelig hævet Røst: „Du staar og lyvver, gør du, for je' ve', E'vat, a' du ka', E'vat. Hva' har du maaske els' Præliminæreksamen for?“

Sikken en Trumf at faa stukket ud.

Edvard kunde ikke finde et eneste Ord til Undskyldning. Havde han bare aldrig lagt de usle Papirer ind i sin Søfartsbog. Vel saa de ved et flygtigt Øjekast særdeles lærde ud, men de gjaldt dog ikke for noget, selv om Skipperen havde overset den Bagatel.

Sikke Mennesker, der var til. Først blev man haanet hver eneste Dag, fordi man uforskyldt havde gaaet lidt i Skole, og saa tørnede de rundt og vilde benytte sig af det. Nej, det skulde blive Løgn. Men pludselig slog det ham, at langt værre vilde han herefter faa det, hvis han bestemt vægrede sig ved at hjælpe til med at „basle“ og dermed gav Beviset for, at de Skolekundskaaber, han var belemret med, virkelig var det unyttige Stads, de andre altid paastod. Og saa rejste han Hovedet og sagde stille og besluttet: „Ja, saa maa man vel gaa paa'en.“ Og lidt usikker gik han ned i Kahytten.

Skipperen var tilfreds. Det kan man sagtens være, naar man har faaet Ret i sin Betragtningmaade. Han vendte sig nu til Styrmanden og sagde til ham: „Gaa ne' og hjælp E'vat.“ Av, det kom uventet. Han aabnede Munden til Protest, men betænkte sig og gik — lidt modstræbende.

Fornytt Jamren lød nedefra. Uroen kom atter over den gamle, men han var ikke i Stand til at overvinde sig selv til at bistaa sin Kone. Var det Frygt eller Følelsen af Usikkerhed? Han vidste det ikke og prøvede ikke at udrede, hvad der sled i ham.

At den store Begivenhed var nær forestaaende, var han ganske klar over, da han sejlede fra Leithsfjorden. Men Økonomien er uadskillelig fra Smaaskipperen og med Last paa Kølen kan man ikke ligge i Havn. Kun en Smule Held med Vind og Vejr havde forlængst bragt dem til Bestemmelsesstedet og til Læge og Jordemoder.

Men Forholdene havde været imod dem og forhindret al Fremgang, og nu var Øjeblikket nær, da hans Førsteføde skulde komme til Verden ude til Sø og hans Kone klare sig selv — med E'vats Hjælp, som den gamle i sin Vaande troede paa.

Han var nu alene paa sit Halvdæk, og han forsøgte at



— Glædelig Jul E'vat — din Professor, sagde Skipperen



snakke med sig selv, men al hans Tale kom spruttende som en Udladning for den Pinsel han var i.

Edvard var bleven helt sig selv og følte sig voksen og stærk. Han saa paa Styrmanden og forstod, at denne ventede at blive sat i Trit.

„Lad os faa fat paa Lægebogen og varmt Vand,“ bestemte Edvard, og med disse simple Redskaber grejede de to Mænd med deres tjærede, arbejdsvante Næver den lille Affære, hjulpet af Konens kraftige Natur og deres egen sunde Sans.

Og da en bitte Fynboer omsider med et skingert Vrål meldte sig om Bord, fik Skipperen paa Dækket sin Ro tilbage og aandede lettet op. „Ja,“ sagde han til Vind og Vejr og hvem, der ellers vilde høre paa det, „Æ' de ikke de' je' alti' har sagt, at det li'egodt æ' godt at ha' studerte Folk med til Sø.“

I sin Glæde over, at alt nu var gaaet saa nemt, fik han pludselig umaadelig travlt. Han fo'r gesvindt ned i Kahytten, kyssede stormende baade sin Kone, sin lille Søn og Edvard — Styrmanden kunde han ikke naa op til — og mens de to sidste stille listede af, sad Ægtefolkene Haand i Haand og var tavs lykkelige. Men da de kom lidt til sig selv igen, var det betegnende for Skipperkonen, som ikke kunde fornægte sit blide, gode Kvindeherte, at hun sagde:

„Ja, lille Fatter, du maa ikke glemme, at det er Juleaften, og skønt jeg havde haabet, at vi to og vor lille Søn skulde have fejret Julen hjemme i vort eget Hus paa Fyen, saa tænkte jeg dog, mens du var saa beskæftiget med Indlædningen og Forretninger, at noget kunde ske, saa vi maatte blive paa Søen i Aften. Og derfor gjorde jeg mine egne smaa Indkøb, uden at du vidste det, saa Julen ikke skulde gaa os ubemærket forbi.“

Hun gav nu Fatter Beske'en, og mens hun træt og lykkelig lagde sig til at sove med Barnet ved sit Bryst, fik den gamle atter travlt. Han bar Pokker og Poser og Daaser og Flasker op paa Dækket. Frivagten blev kaldt ud, og alle tog fat. Kokken maatte hjælpes i Kabysen, og snart spredtes den lifligste Duft af Julemad over Skonnerten og langt ud over Nordsøen.

Der var pludselig bleven Glæde om Bord. Man saa kun tilfredse, forventningsfulde Ansigter. Alt Nid og Næg var forsvundet. De unge Søfolk blev muntre og spøjte med hverandre. Det var mindre den forestaaende Bepising og Gaverne, der glædede dem, end Bevidstheden om, at de ikke var glemte, at en kærlig, forstaaende Sjæl havde tænkt paa dem.

Men Edvard kunde ikke være lystig som de andre. Han var glad, men hans Sind var præget af Alvor. I sit Hjerte følte han sig mellem de udvalgte, der staar skrevet om, thi trods hans store Ungdom havde han bivaanet det evige Mysterium og begrebet det store Under. Det var, ligesom det

lille, hjælpeløse Barns bløde, smaa Menneskehænder havde grebet om hans Sjæl og holdt fast, og som om den spæde Stemme hviskede: „Edvard, bliv god og trofast mod alt, hvad der er dig helligt.“

Men da Bordet stod dækket i Lukafet, hvor en ekstra Lampe var tændt, kom Styrmanden forud og satte sig hos Folkene. De blev til at begynde med bærede og lidt benovede over det fine Selskab. Styrmanden viste sig dog som en rigtig Kærnesvend, for han fejede deres Forlegenhed bort ved at sige: „Glædelig Jul, og maa jeg faa Lov at være med i Laget. Agterude er jeg ligesom lidt tilovers, forstaa I, og det er Synd at lade mig sidde alene i mit Kammer.“

Saa blev alt straks hjemligt og lige til, og de spiste og lod sig Maden smage.

Lidt efter kom Skipperen ned til dem. Nu behøvede han ikke at gøre sig Umage for at se venlig ud. Hans smaa, rød-randede Øjne var ganske af sig selv bleve milde og smilende. „Glædelig Jul, Folkens, og Tak ska' I ha'. Hvem sku' ha' troet, at vi midt u'e paa Søen sku' komme te' og mønstre en helt ny Mand. Men je' sku' hilse fra min Kone og min Søn og si'e, a' den bedste a' vos allesammen, de' er li'egodt E'vat. Glæ'elig Jul, E'vat — — din Professor.“

Og i hankeløse Krus drak de alle hverandre til, og de lo og var glade.

„Og saa sa'e min Kone, at vi sku' mindes, de' va' Juleaften og derfor syng en Salme, og de' ska' være denne her: Et Barn er født . . .“

Og Skipperens Diskant og Styrmandens noget dybere Brummen blandede sig med Stemmer i Overgang til et højtideligt og andagtsfuldt Kor, mens den smukke Salme blev sunget til Ende.

Saa begyndte Kokken at græde. Han var kun en lille, tynd en paa fjorten Aar og hans Erfaring i Sølivet naaede ikke videre, end at det var første Jul, han var paa Havet, og Salmen vakte Minderne om Hjemmet, og det overvældede ham ganske. „Men hva' tu'er du for, bitte Kok?“ spurgte Skipperen, og mens Kokken gned sine Øjne med to meget snavsede Knoer, fremstammede han under trillende Taarer: „Je' ve' hjem te' min Mor i Danmark.“

Trøstende Ord beroligede det lille Skrog, og Juleaftensstemningen blev hurtig genoprettet.

Og da Vinden ud paa Natten friskede af vestlig, var det ganske unødvendigt at kalde Mandskabet til Skøder og Braser. De kom springende af sig selv, sømandsmæssigt lydhøre for Suset af den længselsfuldt ventede Kuling, og de viste deres Omtanke for den syge og deres Taknemmelighed baade mod hende og Skipperen ved alle som en at stille paa Dækket i Strømpesokker.

E. Juul-Hansen...

KAPTAJN Poul Andrup, der sejlede som Styrmand med S/S „Bothal“, afgik den 1. Oktober pludselig ved Døden i Danzig.

Poul Andrup var født i Randers den 8. Juni 1887, kom til Sø i 15 Aars Alderen og sejlede først med en Skonnert fra Marstal, hvorefter han i 1904 var Elev med „Georg Stage“. Han gik derefter i Langfart og sejlede med forskellige norske og engelske Sejlskibe. Efter at være kommet hjem igen gik han paa Bogø Navigationsskole, hvorfra han i 1911 tog Styrmands- og Skibsførereksamen, gik paa Reservekadetskolen og blev i 1912 udnævnt til Reserveløjtnant. Umiddelbart derefter kom Andrup ind i Det danske Kulkompagni, hvor han avancerede op gennem Graderne, til han i 1919 blev

Fører af S/S „Avance“. Under Krigen gjorde han dog Tjeneste i Marinen i 2 Aar som Reserveløjtnant. Da „Avance“ blev solgt, maatte Andrup gaa tilbage som Styrmand.

Den afdøde efterlader sig det smukkeste Minde blandt Kolleger og mange Venner.

FRA Hull har vi modtaget den sørgelige Tidende, at den unge afholdte Hovmester *Olto Beck* i „Ø. K.“s „Annam“ er afgaaet ved Døden som Følge af et apoplektisk Anfald. Den Afdøde blev ført her til Danmark, og Begravelsen har fundet Sted under megen Deltagelse fra Slægt og Venner og fra Rederiet, hvor Beck udfyldte sin Stilling paa bedste Maade.

S Ø R E N H A V

Den »synske« Strandfoged — Julestrandingen — Af Argus

Eftertryk forbydes

DET var en taaget Novemberdag for nogle Aar siden, jeg gik mod Klitgaarden, der laa herude i Vest. I denne Gaard boede Anders, Klit med sin Hustru An.

Klitgaarden havde sit Strandlehn ude ved Havet, og gennem Aarene havde Havet skyllet saa meget Vrag og af og til en Stranding ind i Lehn, saa der var blevet Velstand i Klitgaarden. Den Dag jeg gik mod den gamle Gaard, skulde der være Begravelse hos Anders og An. Der var nemlig skyllet to Strandlig ind i Lehn, og de to ukendte fra Havet skulde stedes til deres sidste Hvilested paa Klittens Kirkegaard. Beboerne derude i Fiskerlejet stævnedes ogsaa mod Klitgaarden; de vilde følge de to ukendte til Graven. Den saa sludfulde Eftermiddag blev de to fremmede puttet ned herude paa Kir-



Her suser Havets kolde Aande

kegaarden, og efter dette samledes man i Klitgaarden til en Kop Kaffe.

Den gamle Ulk Søren Hav var ogsaa med. Redningsmedaillen sad i Knaphullet paa hans luvslidte Jakke. Det var et Symbol paa, at Søren havde været med der, hvor det gik haardt til. Denne Aften her i Klitgaarden blev jeg klar over, at Søren Hav var en god Fortæller. Han holdt ikke just Begravelsestalen, men noget i den Retning. Ikke om sig selv fortalte han, men om den »synske« Strandfoged, og saa den store Julestranding for Aar siden, som hans Fader havde set mange Aar før den kom.

— Min Fader var en jævn Havbonde, saaledes begyndte Søren Hav, for Resten en af de gamle, der var synsk, det vil sige, at han paastod at kunde se Strandinger og Ulykker ved Havet flere Aar, før de fandt Sted. Saaledes fortalte han om den store Stranding ved Havet, der fandt Sted, da jeg var en stor Knægt. Denne Tragedie staaer endnu for mig i sine grufule Enkeltheder. Det var, før du kom til Klitgaarden, Anders. Som disse fremmede, vi her i Dag fra Klitgaarden har fulgt til deres sidste Hvilested, saaledes blev ogsaa disse fra den store Stranding lagt i fremmed Jord paa den stormpiskede Kirkegaard. Ikke her paa disse Egne, men langt mod Nord, ja, mænd gjorde de saa, »sukkede Søren. »Jeg husker, det var en mørk Morgen i December Maaned, at Fader var gaaet til Havet; Dagslyset var ikke brudt frem. Ud paa Formiddagen kom han hjem, og der var da noget febrilsk over ham. Han gik rundt i hele Gaarden og fandt frem alle de gamle Træsko og Støvler, der var at opdrive. Han lagde Halmvisker i dem alle

og satte dem Par om Par ude i Laden. Vor Tjenestepige, der var ny i Gaarden, kunde ikke forstaa dette, men spurgte mig, hvad dette skulde betyde. »Det er Fader, der mener, at han er »synsk«. I Morges nede ved Havet har han set en Stranding paa Revlen, siger han, og det er til Søfolkene, han nu har samlet sammen disse Træsko og Støvler.«

»Vi faar fremmede paa Klitten,« sagde Fader, »og det bliver saa mange, at Strandfogden ikke kan have dem alle; der vil komme nogen af dem hertil.«

Det var Varslet for den store Stranding. Paa denne Tid boede der ude paa den yderste Skrænt her Nord for Vilsø Klitter en Arbejder, som vi kaldte Niels Vester, fordi han boede helt Vesterude. Han var en tro Slider, der kæmpede med Fattigdom og med Havet. Naar Bølgerne rullede ind mod Skrænten, blev denne underhulet, og Overdelen styrtede da ned i Havets Gab.

Saaledes nærmede Havet sig Niels Vesters gamle Hytte, og dette drev Niels til at korte Hytten, og et Par Gange, idet han klippede to Fag fra den hver Gang. Men Havet slugte hurtigt nye Alen, og Niels Vester var lige vidt, lige nær ude paa Afgrundens Rand. Jeg saa da ogsaa, at Havet slog ham paa Flugt med hele sin Familie. Men som sagt boede Niels Vester derude, da den store Stranding kom. En tidlig Morgen et Par Dage før Jul kom Niels Vester løbende herved til Klitten. Det var en styrtende Regn og bælgmørkt. Da det var ind under Jul, var vi her i Klitten allerede oppe. Hos Strandfogden, husker jeg, sad de i Bryggerset og plukkede Julegæs. De blev opskramt ved, at Niels Vester brølede ind ad Døren: »En Stranding staaer paa Revlen lige Vest for mit Hus.« Der blev stor Opstandelse over hele Klitten. Hos Strandfogden lagde man de halvplukkede Gæs i Rad paa en Skammel. Deres nøgne Halse naaede Cementgulvet. Jeg husker, at Fader gav Ordre til Moder og Tjenestepigen, at de skulde have alle Senge opredt. »Nu kommer de fremmede, som jeg hin Morgen saa derude paa Revlen,« forsikrede han.

Vi stak alle af mod Havet, strøg forbi Niels Vesters gamle Hytte, hvorudfor Skibet stod. Det var bælgmørkt, da vi naaede derop, og Regntaaen hang som en Mur ind mod Skræntens forrevne Mergelfod. Vi kunde lige skimte den røde Lanterne derude paa Skibet. Naar Søerne slog mod Skibet, kunde vi høre, det smækkede med Dørene, og det bragte i Rigningen. Dampfløjten tudede uafbrudt som en Bøn om Hjælp. Det var som et saaret Dyrs Klage. Ikke før Solen sejrede over Nattens Mørke, kunde vi rigtig se det store Skib, og vi saa da, at det var en stor Damper, der laa ude paa yderste Revle. Redningsraketterne kom hurtig til Stede, og en Line blev skudt ud mod Skibet, men naaede kun halvvejs og faldt saa i Havet. Der blev afskudt en dobbelt Raket, og Linen faldt over Skibet; men der var ingen, der tog imod den. Ikke en levende Sjæl var at se paa Dækket. Var det et »dødt« Skib, der stod derude? Ingen vidste det; men allerede samme Formiddag løstes en lille Flig af Gaarden. Der drev en Kuffert ind paa Stranden. Da denne blev aabnet, fandt man Papirer, der udviste, hvor Damperen hørte

hjemme. Desuden fandt man et nydeligt Brudeslør, smaa sydlandske Tæpper og Nipsgenstande, der ligesom pegede paa, at Damperen var kommet nede fra Middelhavsløndene. Men hvor var Mandskabet? Det var det store uløste Spørgsmaal.

Det var to Dage før Jul, og selve Juleaften laa denne Uvished trykkende over Klitten og Kysten. I min Faders Juleaftensbøn indbefattede han ogsaa disse ukendte fremmede, hvis Skæbne han her ovenfor har i sin Haand.

»Strandingen kom; men Folkene kom ikke,« sagde min Fader til os Børn denne Aften. »Er de blevet derude, da vil Gud være deres Sjæl naadig,« og en Taare trillede ned ad hans vejrbride Kinder.

Søren Hav blev ved at fortælle, og Klitgaardfolkene, Anders, An, Marie, Ole og Lone og alle de andre var lyttende Tilhørere. »Det var den store Stranding i Julen,« fortsatte Søren, »der viser os alle sammen, at vi ikke skal stole for meget paa vort eget. Den viser os, bitte An, hvorledes, lad mig sige, at vort Størhedslys kan blive pustet ud i et Øjeblik. Dette gælder ikke alene Arbejdets Folk paa Søen og ude ved Kysten, nej, det gælder ogsaa dem, der sidder med Gaard og Grund og med Velstand inden Døre. Dette skal jeg senere komme til. Men i de hellige Juledage, bitte Folkens, da kom de fremmede fra denne Stranding ind paa Kysten. Ikke her, nej mange Mile herfra blev de kastet ind paa den stenede Strand. Kun en Mand blev skyllet levende ind paa denne Kyst. De fandt ham halvt tildækket af den hvide Fraade fra Revlens Braad. Da fik vi Enkelthederne at vide om den store Stranding. I Foraaret var denne Damper gaaet ud fra Hjemlandets Havn paa Togt til Middelhavet. Mellem Besætningen var en ung Mand, hvis Moder og Kæreste rejste til Havnebyen for at sige Farvel til ham; men da de naaede til Havnebyen, var Damperen afsejlet. De fik ikke sagt Farvel til ham. Kaptajnen havde givet sine Ordre; Kursesen var sat mod Middelhavsløndene. De sejlede dernede hele Sommeren, og sent paa Efteraaret indtog de en Ladning Kork for at gaa til Hjemlandet med, som de kunde naa til Jul. Men den grusomme Skæbne vilde det anderledes. Da den naaede ind i Nordsøen, lagde den kolde, klamme Efteraars- taag sig over og om den, saa den kom ud af Kurs og løb ind paa Revlen her. Under Søens voldsomme Slag stønnede det store Skib, og det knagede i alle Fuger. Efter at have holdt Skibsraad gik Mandskabet, over 20 Mand, i Redningsbaadene og roede mod Nord, undertiden saa nær Kysten, at de kunde tælle Vinduerne i de forbigaaende Fyrtaarne. Den

ene Baad kændrede snart, og fire af dens Besætning druknede. Tre Mand blev reddet op i den anden. Den blev ved at drive Nord paa; men en Nordveststorm tvang den ind mod Kysten. Under Dødsfarten ind mod Land kændrede den syv Gange, og hver Gang tog Havet nogle af Mandskabet til sig, medens de andre fik Baaden paa ret Køl. Den sidste Gang, den kændrede, var der kun tre Mand tilbage, og de kunde ikke rejse den igen, men hagede sig fast til Kølen. De to tog Havet, den tredie blev kastet levende i Land. Paa denne ene Mand nær fandt den store Besætning Døden paa det aabne Hav. De naaede ikke hjem til Julen, den unge Sømand heller ikke, hvis Moder og Kæreste ventede paa ham.



Den strandede Damper

Han havde købt Brudesløret ude i det fremmede, skulde have haft Bryllup denne Jul; men Havet tog ham. Han og hans Kammerater blev som Lig skyllet ind paa Taarebugtens Strand, da Julen fejredes langs Nordsøens Kyst. I Julens Dage blev de stedt til endelig Hvile i den store Fællesgrav paa Kirkegaarden ved Havet. Paa den store Mindesten, der sattes paa Graven, sidder endnu den Dag i Dag den hvide Due og stirrer ned paa de tre Alen Jord, hvorunder disse fremmede sover deres sidste Søvn. Havgusen, Havets kolde Aande, driver over dette Gravsted, og i ondt Vejr brøler det store Orgel under Taarebugtens Ralbrinker, naar Havmøgen er i vild Flugt mod Øst over det hvidkalkede Kirketaarn. Da mindes vi den store Stranding, da mindes vi de lange Rækker af gule Hvedekerner, der laa Mile langs Havet, efter at den store Damper var splintret ude paa Revlen. Dens Kornlast blev Føde for Havets Fugle, og da mindes vi, at der sad 16 Enker tilbage efter dette Forlis. Kaptajnens Hustru fortvivlede af Sorg. Hendes Mand, Søn og Søstersøn tog Havet.«

Knud Andersens Atlanterhavs Eventyr



DER har været en Del Bekymring om Digteren, Skibsfører Knud Andersens Rejse med »Monsunen«, om det var lykkedes ham at komme afsted fra Falmouth, og om, hvorledes det i det hele taget stod til med hans fortsatte Rejse o. s. v.

Vi er saa heldige at kunne meddele, at efter den sidst ankomne Post lader det til at gaa rigtig godt med hele Sejladsen. Galeasen er nu paa Vej til de cap verdiske Øer, og Digteren melder: »Alt vel om Bord«.

Samtidig benytter vi Lejlig-

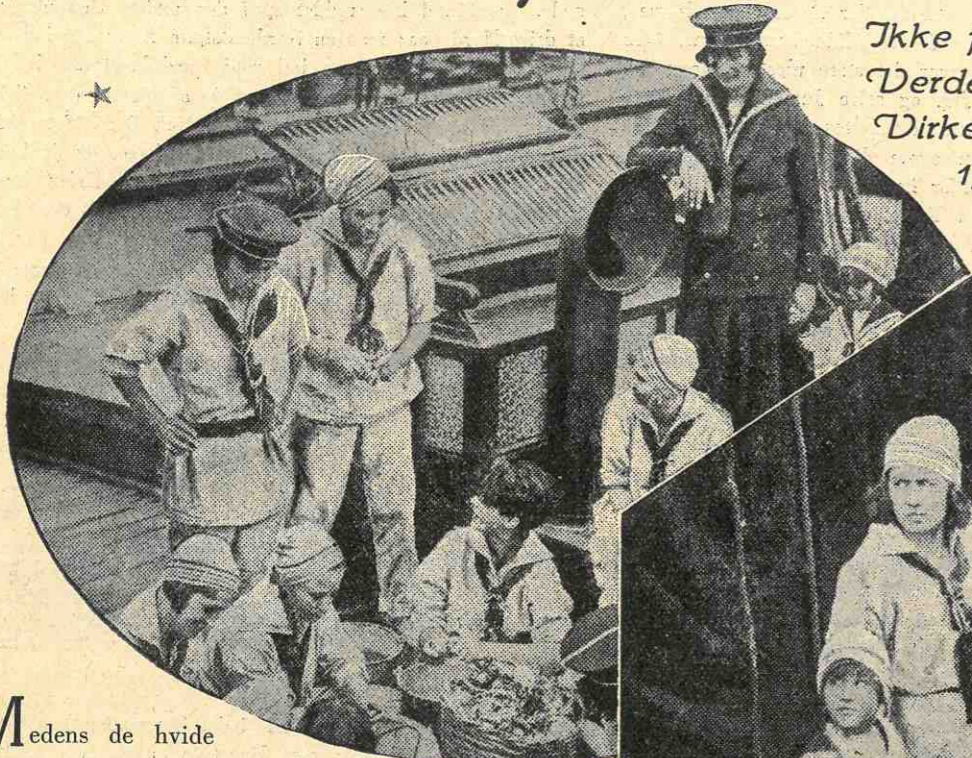
heden til at gøre opmærksom paa, at Bogforlaget »Athene« i Nyhavn har udsendt Knud Andersens sidste Arbejde forinden Afrejsen. Forfatteren kalder Bogen: »Ved det yderste Hav«.

— — —
Alle, som kender Andersen, ved, hvor stor hans Udlængsel var, hvor led og ked han var i sin Stilling, og hvor svært det var for ham at realisere sin store Drøm: Atlanterhavsturen.

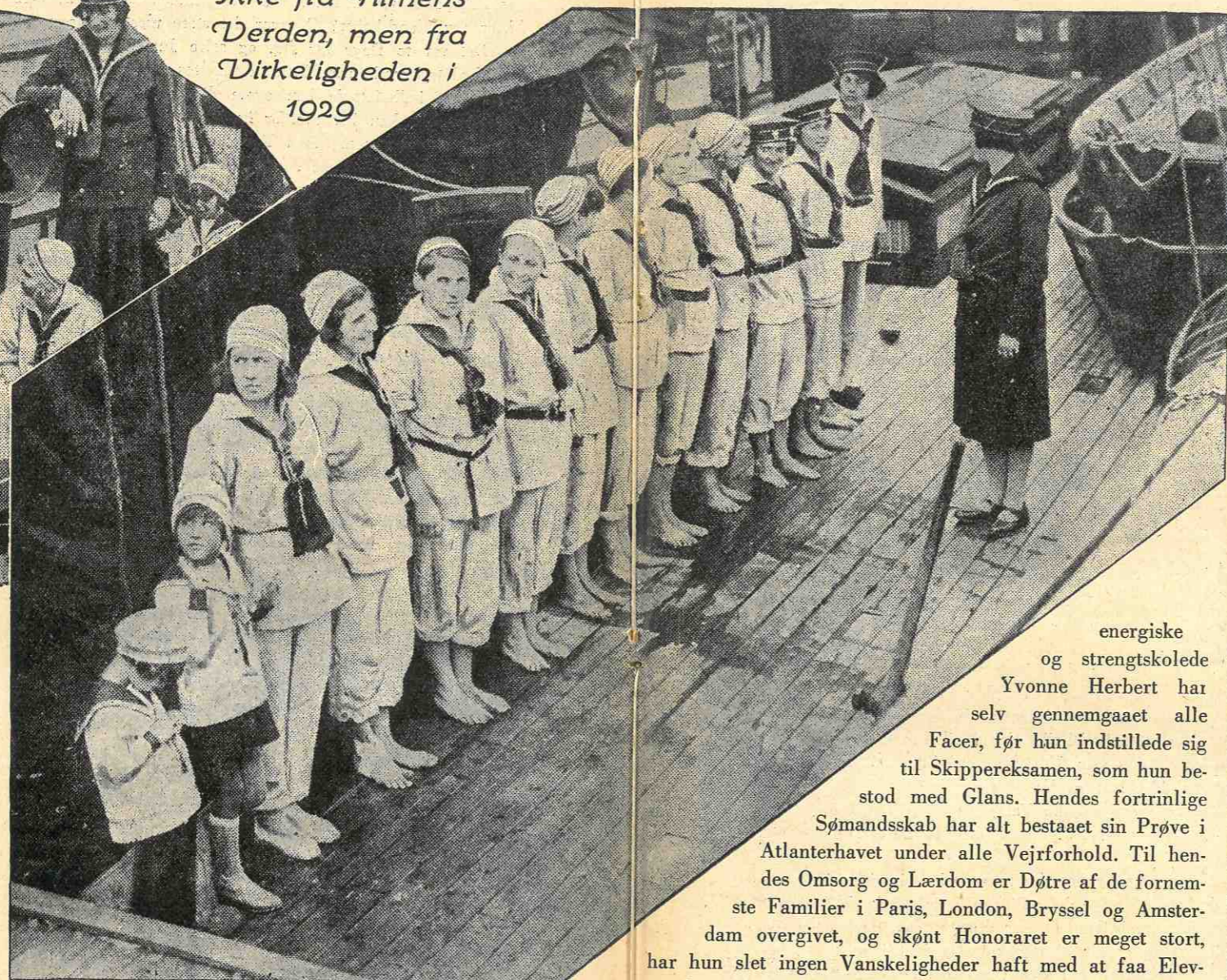
Man har derfor Følelsen af, at Bogen er bleven til under et Pres af Bekymring, idet der gaar ligesom en Understrøm of Tungsind gennem Emnerne; men derfor aander Bogen alligevel af en glimrende Fortællerevne, som nok vil bringe den frem i alle de Kredse, hvor man interesserer sig for Sømandslivet og dets Foreteelser. Til og med er »Ved det yderste Hav« meget stilfuldt udstyret og billig.

— — —
Vi medgiver den vor bedste anbefaling.

Verdens første Skoleskib for Søpiger



Ikke fra Filmens Verden, men fra Virkeligheden i 1929



Medens de hvide Svaner mere og mere forsvinder fra Havene rundt om i Verden, fremstaar der pludselig en Kvinde, Yvonne Herbert, Kaptajn paa „Alcyon“, Verdens første Skoleskib for Kvinder, som giver vore Forfædres stolte Sejlads en glørværdig Renaissance.

I høje Toner prises Tilværelsen om Bord. Her faar Menneskebørnene den allerbedste Lærdom til Gavn for hele Livet. Vil Mændene fornægte Sejlskibet som en forældet Transport-Antikvitæt, saa skal vi Kvinder, paastaar Yvonne, genoprejse det som den ypperste Lærestalt for Legemets og Karakterens sunde Udvikling. — — —

Da Kaptajn Yvonne Herbert med alle sine kvin-



Alverdens Søfolk smiler nok over Skoleskibet „Alcyon“s Sejlads; men de ender vist alligevel med at raabe: „Tree cheers for the bold Sailor Girls“

delige Elever paa Vej til Middelhavet paa den mest ulastelige Faccon manøvrerede Skoleskibet ind til det franske Badested Deauville i Sommer, vakte det den største Opsigt, som overhovedet nogensinde er overgaaet et fashionabelt Badested. Der blev et run til „Alcyon“, Journalister, Fotografer og Gæster sloges ligefrem om at faa et Glimt, en lille Passiar eller blot et Haandtryk af disse unge, frejdige Sailor Girls, der ligefrem straaled af Sundhed og Glæde over Tilværelsen.

Selve Chefen, den uforfædede,

energiske og strengtskolede Yvonne Herbert har selv gennemgaaet alle Facer, før hun indstillede sig til Skippereksamen, som hun bestod med Glans. Hendes fortrinlige Sømandsskab har alt bestaaet sin Prøve i Atlanterhavet under alle Vejrforhold. Til hendes Omsorg og Lærdom er Døtre af de fornemste Familier i Paris, London, Bryssel og Amsterdam overgivet, og skønt Honoraret er meget stort, har hun slet ingen Vanskeligheder haft med at faa Elevantallet fyldt op.

Alt indrettes under militarisk Præcision, og næsten lige saa strengt som paa en Orlogsmand i gamle Dage.

De unge Damer har lige fra den første Dag faaet indpodet Nødvendigheden af den strenge Disciplins absolute Overholdelse under alle Forhold i et Skib, og baade Millionærdatteren og Haandværkerdatteren maa tage deres Tørn, saavel i Rigningen som paa og under Dækket. Absolut ingen Personsanseelse gør sig gældende under nogen Form, hvad enten de skal op at bjerge Sejl i Storm, spule Dæk, banke Rust, passe Pumperne, losse og laste eller skrælle Kartofler.

Og Yvonne var stolt over sin Besætning i Sommer, det var heller ikke Smaating, hendes Elever havde været med til i Kanalen og paa Atlanten, hvis Bølger „Alcyon“ havde gennempløjet i maanedsvis, og før de forlader „Alcyon“, skal de være helbefarne Søfolk.



Barken „Acmel“s Julekomedie

Af Ad. Pederstrup — Med Tegninger af Georg Lütken

Eftertryk forbydes

DET var for mange Herrens Aar siden, at Jens Saft stod ved Rattet i Barken „Acmel“ nede i det ægæiske Hav og spekulerede paa, hvordan hans lille Pipfugl havde det derhjemme højt imod Nord, medens han selv var langt imod Syd i en kedelig Decembemat.

— Nej, sagde han til sig selv, jeg skulde aldrig have haft en Fa'r, der absolut vilde have mig ud i den Karrière. Jeg skulde have været Pottemager, skulde jeg, som Mo'r mente, saa havde jeg været lykkelig og nu ligget hjemme i min gode Seng sammen med min lille Pipfugl og maaske et Par Rollinger paa Højkant. Det var alligevel en anden Idyl end denne hersens Flakken rundt om Bord i „Acmel“.

Saft sukkede dybt, og saa fortsatte han i sine egne Tanker: — Og saa den stakkels lille Pipfugl derhjemme, hvad mon hun tænkte og følte for ham i denne Stund? Hun drømte da ikke, at han var ved at krepere af Ærgrelse over, at han var bleven Sømand i Stedet for en lykkelig Pottemager.

Saadan omtrent var hans Tanker i denne Nat, da „Acmel“, med smaa Sejl kæmpede mod de vrede Elementers Raseri. — Indsvøbt i sin Oliefrakke stod den vagthavende l. Styrmand tæt ved og stirrede ud til Luvart i den sorte Nat, hvis Mørke kun en Gang imellem blev opløst ved Genskinnet af de forsørgetagte Bølger.

En fugtig, kold Vind af Sydvest, der allerede havde været i to Døgn, hylede i uregelmæssige Stød gennem Takkelagen og spiskede Skummet af de brydende Bølger mod Skibet højt over Dækket. En tæt Taage havde kastet sit Slør over „Acmel“, saa at man næppe saa meget af Skibet af det Lys, som Lanterneerne sparsomt sendte ud i Mørket.

Saft lænede sig mod Rattet, hans Øjne stirrede ufravendt mod Kompasset i Nathuset, hvis Ruder han nu og da afspørrede med Jakkeærmene.

— Hvormange Glas? spurgte Styrmanden uden at vende sig om.

— Snart 4, svarede Saft, der lige havde observeret Tiden.

— Endnu 3 Timers Nat og slet ingen Udsigt til, at Vejret vil forandre sig, før det bliver Dag, sukkede Styrmanden. Var vi blot ude af dette Farvand, var det godt. Længere fremme faar vi nok god Vind.

— Jeg forudsagde denne Menage i Gaar, før vi passerede Reden ved Stancho, men Kaptajnen havde Romdunken fyldt, og saa er det jo bare om at gaa paa. Men jeg spør' bare, Styrmand: Havde vi maaske ikke haft det bedre, hvis vi havde ligget for Anker der, end som nu at ligge og jokke den at vinde frem?

— Det skal vi ikke gaa i Rette med.

— Ih, bevares, Styrmand — Vorherre være lovet, jeg kan holde mig, enten vi ligger stille eller er ude. Men det er jo ikke i et Gadekær, vi pladsker rundt her paa disse Lanter, vel?

— Nej, og der er vel heller ingen Sørovere hjemme i dit Gadekær, for du er vel nok klar over, at de færdes her og

er meget lækkerstulne af sig. Jeg har været ude for dem før og kender de Tampe forbandet godt.

— Ja saa. Jeg har da ellers hørt, at der forlængst var gjort Kaal paa de Bæster.

— De er sejglivede, men lad os haabe, vi undgaar et Overfald.

— Lad os det. Saft sukkede dybt ved Tanken om, hvilket Mareridt hans Pipfugl vilde faa, hvis hun havde Anelse om, hvilken Fare han kunde komme i, han tænkte nemlig slet ikke paa, hvad der eventuelt vilde blive af ham selv, nej, om det skulde gaa ham galt var for intet at regne mod de Eventualiteter, hans lille Pipfugl derhjemme kunde udsættes for ved at erfare, hvad der var hændt ham. Saadan stod han endnu et Stykke Tid og spekulerede, da han med et blev afbrudt ved, at Styrmanden udbrød:

— Se skarpt forude!

— Alt vel, lød nu Stemmen fra de Udkig, der var sat paa begge Kranbjælker og forude ved Bogsprydet.

Saa gik der atter nogen Tid, en dyb Stilhed herskede, Vinden lagde sig, Taagen

lattede, og man var lige i Begreb med at stikke Rebene ud, som var taget ind om Aftenen, da Styrmanden igen blev urolig. Han rettede Blikket forud til Luvart, og idet han ilede forud, slog han Udkiggen om Styrbord kraftigt paa Skulderen, idet han sagde:

— Luk Øjnene op, din Tamp!

— Jeg sover ikke, Styrmand, men til Luvart er der intet at se.

— Naa ikke, vrængede Styrmanden ironisk, idet han drejede hans Hoved ved Øreflippen. Hvad er da det? Maaske en Knejspe, om hvilken du har drømt? Naa, forekommer det dig ikke som et Fartøj maaske? Og idet han kneb haardere til, fortsatte han: Ser Du det ikke endnu. Og den anden Syvsover ved Bogsprydet har vel heller ikke set noget? Nej, lad bare mig klare det. Jeg skal holde Udkig for Jer, ikke sandt? Og saa skal I bare stikke Øjnene i Lommen, for at de ikke af bare Søvn skal falde i Vandet.

Med det sidste Udbrud gav Styrmanden nu sine Ord mere Eftertryk ved at lade den anden Udkig faa en rigtig Næsestyver for, som han i Godmodighed plejede at sige, at gøre hans dybsindige Tale mere forstaaelig for aandssvage Individer.

I burde meget hellere være i Rigningen. Hvis I falder i Søvn deroppe, er det dog altid en Trøst at blive af med Jer paa en anstændig Maade.

— — —
Kaptajnen, der førte „Acmel“, var en ældre Mand, der havde en udmærket Sejlads bag sig, men paa de senere Rejser havde en stærk Tørst forvoldt ham en Del Plager, saa at han sommetider kom rent snavs fra sine Beregninger, og det var nu ogsaa sket denne Gang.

I den faste Overbevisning om Vejforandring havde han begyndt en Sejlads, der kun skulde være povet under de



allerheldigste Omstændigheder. — Allerede Aftenen forud var Skuffelsen bleven indlysende.

Farvandets Usikkerhed var kendt, og ikke usandsynligt var det, at et Piratskib med denne Sydvestvind vilde være paa Rov, og et Møde saaledes blive uundgaaeligt. Men ikke destomindre gik Kaptajnen roligt til Køjs efter et Par ordentlige Kluk af Romdunken. Han stolede trygt paa sin l. Styrmand, som vekslede Kurs, saa ofte han fandt det rigtig, satte Sejl, lod dem rebe eller bjerge uden at melde det. Han vidste, at alt, hvad l. Styrmanden foretog sig, var til alles bedste.

Skipperens Mening om l. Styrmandens gode Sømandskab var ogsaa gaaet over til Mandskabet, thi ingen bedømmer vel en Styrmand bedre end Matrosen, der skal lystre hans Kommando.

Alle vilde hellere end gerne være paa hans Vagt. Egentlig var han ogsaa meget omgængelig, kun ikke, som netop i denne Nat, hvor han havde observeret Upaalidelighed, saa var han absolut ikke bange for at tugte den skyldige. Men den Slags sætter gamle Ulke sig snart ud over, naar der bare er Retfærdighed med i Spillet.

— — —
Man var netop i Færd med at sætte Storsejlet og at hejse Bramsejlene, da Styrmanden med Kikkerten søgte at opdage Retningen af det fremmede Skib, der endnu laa temmelig fjernt og hvis i Mørket indhyllede Omrids den høje Sø bevægede op og ned, saaledes at det kom og forsvandt af og til fra Kikkertglasset. Endelig fik han fat paa det, og hans øvede Øje kendte den sorte Pirat, dette Farvands mest berygtede Sørover.

— Det er den store Bandit, sagde han endelig med sin sædvanlige Ro; den har Latinersejl og styrer lige imod os.

Hvor rolige disse Ord end blev udtalte, saa udbredte de dog Bestyrtelse blandt de omkringstaaende af Mandskabet. „Acmel“ havde ikke mange Mand i Forhold til Søroveren, hvor der mindst var fire Gange saa mange, saa det saa jo ikke godt ud.

Hurtigt bredte denne skæbnsvangre Efterretning sig fra For til Agter, og vor specielle Ven Saft rettede Blikket noget melankolsk til Luvart for at overtale sig om dette Uhyres Ankomst.

— Ak, min ulykkelige Pipfugl der hjemme, kunde Du se denne hersens Redelighed. Dine Hovedhaar vilde krympe sig som Orme, tænkte han for sig selv.

Under alt dette var l. Styrmanden atter kommen agterud. Lanterne med Skæret var gaaet ud, og ved Synet af den fremmede Sejler lod man Bramsejlene igen løbe. Vinden tog i dem og baskede dem med svære Slag frem og tilbage. Matroserne var faret bort fra Faldene og til Givtovene og ilede derefter over om Styrbord for at spejde efter Søroveren.

— Skal jeg falde nogle Streger af fra Kursen, spurgte Saft lidt modfaldent, saa kan vi da faa vækket den Gamle. Og allerede greb hans Haand efter de nederste Knager paa Rattet for at lægge Roret op . . .

— Hvad — og saa bandte Styrmanden frygteligt — gaar der af dig, din gamle Rokkedrejer. Hold klos til Vinden uden Knurren! — Tror du maaske ikke, de har set os, tror du, de sover ligesom hos os. Ved at falde af viser vi Frygt — han kommer da rumskøds

ned imod os og er os snart paa Livet. — — — Skal vi ikke vække Kaptajnen? spurgte en af Matroserne.

— Nej, lad ham sove, svarede Styrmanden. Vinden er svag, og inden det gryer, vil Piraten ikke komme os tillivs. — Saml Jer omkring mig uden at raabe alt for højt. — Lad alt staa, som det er, nu gælder det blot at lave en lille Spøg med dem, for med Magt er det skidt bevendt.

Hurtigt ilede han forud og rettede Kikkerten mod Søroveren.

Endnu har de vist alligevel ikke set os, men Morgen er nær, Taagen vil lette. Giv nu Agt paa mine Ordre. Er alle rede?

Man svarede bekræftende.

— Gaa saa alle ned under Dækket, forhold Jer ganske tavse og væk ikke de sovende!

Forundrede saa den ene paa den anden, og alle tilsammen paa Styrmanden.

Nu, da Faren var nær, og man kunde befrygte en Entring af Piraterne — nu skulde alle forholde sig uvirksomme og lade Styrmanden og Rorgængerne alene paa Dækket.

— Gør som jeg befaler, brød Styrmanden Forundringens Tavshed. I Morgen er vi forbi Piscopi og saa mødes vi nok med Krigsskibe, som kan beskytte vor videre Sejlads.

— Men hvad i Herrens Navn skal der da ske med mig, spurgte Saft, højst betænkelig ved Tanken om Pipfuglen derhjemme.

Hold du kun bidevind og vær ubekymret. Du faar den letteste Rolle i min lille Julekomedie.

Og nu alle Mand ned om Læ. Piraten nærmer sig, og Vinden skraller mere og mere. Endnu en Gang forbyder jeg nogen at kigge op, undtagen jeg kalder.

En let Mumlen lod sig høre mellem Folkene, men de lystrede uden at begribe hvorfor.

Rystende paa Hovedet gik de ned, i stor Spænding over, hvad der nu vilde ske. Den sidste (der havde forladt Dækket, havde set Styrmanden faa Tag i Raaberne, og en af Matroserne, der var vækket, vidste at fortælle, at Styrmanden var perfekt i Piraternes Sprog, saa han vilde nok tiltale dem som Kolleger. o. l.



... der er vel heller ingen Sørovere hjemme i dit Gadekær, men det er der her, og de er meget lækkerstulne . . .



Alt blev igen stille, og man lyttede spændt nede for at opdage, hvad der gik for sig paa Dækket.

Imidlertid havde Styrmanden selv stillet sig ved Rattet og paalagt Saft at lægge sig som død ned i Læ paa Dækket.

Det dagedes, og Styrmanden styrede lige imod Piraterskibet.

Uordenen i „Acmel“s Takkelage, de flagrende, halvt løbende, halvt opgivne Sejl maatte ved første Blik være paafaldende, og den Kugle fra Piraterne, der paa Grund af Afstanden mat slog ned i Kabysen ved Fokkemasten spredte af Slags, hvad der fandtes af Grejer, paa Dækket, hvilket endnu forøgede Skinnet af Forvirring og Uorden.

Styrmanden holdt sin Kurs og nærmede sig mere og mere Piraterskibet, paa hvis Dæk man saa en værre Samling Skurkefysiognomier nysgerrig skuende mod den sig nærmende Bark.

Saa laa Skibene endelig saa nær, at Styrmanden kunde løbe forud og med rystende Stemme gennem Raaberen fortælle dem en værre Røverhistorie, som de aabenbart ikke kunde gennemskue.

— Gud velsigne Ederes Ankomst — Himlen har sendt Eder for at redde mig Ulykkelige — Se paa mit Skib og forbarm Eder! — Tag mig bort — I 19 Dage var vi drevet omkring, som de eneste levende af 20 Mand, for knapt en Time siden saa jeg ham der dø — (han pegede paa Saft). Den frygtelige Pest har hærget os. Ligene ligger næsten alle om Bord — Jeg lider forfærdelig — forbarm Eder — kast et Tov over og tag mig om Bord — vi kan saa tage Barken paa Slæb — red mig blot, for jeg føler, ogsaa, at Døden er nær, og alene her vil jeg ynkelig omkomme.

Alle paa Piraterskibet stirrede paa den pestbefængte Bark, der med sit forstyrrede Ydre godt kunde forestille, hvad Styrmanden udgav den for.

Ved den sidste Sætning havde han kastet sig paa Knæ, Raaberen var gledet ham ud af Haanden, og han rystede sig saa glimrende, som om han dansede Niggerdans.

Styrmanden bemærkede, at Piraterne konfererede indbyrdes. Deres Chef var en lang, opløben Bandit, der stadig gestikulerede, som om han, trods Pestskrækken, alligevel vilde borde Barken mod hans Folks Knurren og Modvillie.

Der svandt en frygtelig Stund saavel for Styrmanden, som især for Saft, der stadig maatte ligge ubevægelig med Ansigtet mod Dækkets Planker og alle Tanker henvendt paa den elskelige Pipfugl derhjemme og hvilke fantastiske Pinsler, hun maatte gennemgaa, hvis hun vidste o. s. v.

Endelig syntes man, at være kommen til en Beslutning om Bord i Piraterskibet.

— Giv dit Storsejl op og gør dine Mærsejl fast, hvis du formaar — tonede Pirater-Kaptajnens Stemme gennem Raaberen; tag imod Slæbetovet, som vi vil sende dig over, tag det dobbelt — men berør ingen i Baaden; bliv saa i dit Skib og gør, hvad vi befaler dig.

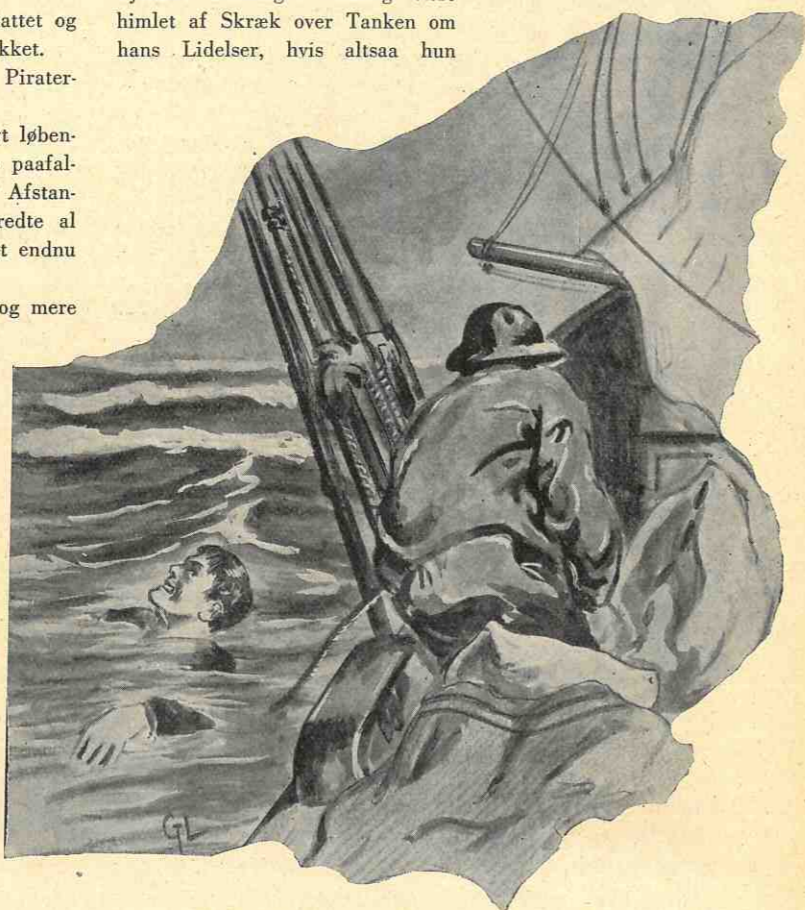
— Saa har man altsaa ingen Lyst til at komme her om Bord tænkte Styrmanden. Han rejste sig op og dinglede lidt, samtidig med at han takkede for den Naade, at de vilde tage Barken paa Slæb og gjorde sig rede til at fuldbyrde Piratens Ordre.

Saa gik der igen et Stykke Tid, i hvilken Styrmanden nærmest var ængstelig for, at man vilde røbe sig i „Acmel“; men saa brølede Piratchefen igen igennem Raaberen:

— Kast det Lig, der ligger paa Dækket over Bord, ligesom alle Køjegrej og Effekter, der har tilhørt de afdøde.

Saft, der havde ligget saa længe død, havde nu Følelsen

af, at nu maatte Pipfuglen derhjemme forlængst virkelig være himlet af Skræk over Tanken om hans Lidelser, hvis altsaa hun



... og med et ordentligt Plump røg Saft ud i det ægæiske Hav...

vidste o. s. v. I sin Skræk var han ved at springe op, da heldigvis Styrmanden efter Ordren kom hen til ham og fik Tag i ham. Han sagde ganske sagte til ham:

— Hele Besætningens Skæbne hviler i din Haand. Jeg skal nu efter Ordre kaste dig over Bord, men jeg slæber dig helt agter ud, binder dig et Tov om Livet og fastgør Linen; naar du vel er kastet i Søen, hiver du dig op under Agterspejlet, klamrer dig fast, kravler over Lønningen, langs Dækket og ned. Fra Piraterskibet vil ingen kunne se dig, da du dækkes af „Acmel“. Vi sejler knap to Knob, saa det skal nok gaa. Har du forstaaet det?

— Hør Styrmand, det er en værre Julekomedie. Først skal jeg spille død, saa min elskede Pipfugl derhjemme formentlig alt er afgaaet ved Døden af Sorg og Græmmelse, og saa skal jeg levende kastes ned til Hajerne som et andet Gaaseskrog. Ved De nu hvad! Kalder De det for en let Rolle? . . .

Længere kom Saft ikke med sin Epilog. Styrmanden havde heldigvis faaet ham saa langt agter, at han saa omtrent var dækket, og her hviskede han igen til ham:

— Nu gør du, som jeg siger og befaler, og ødelægger ikke det hele, forstaaer du! Baade Skib, Ladning og alle Kammeraternes Liv staar paa Spil, det maa du forstaa.

Da Saft ligesom tænkte sig lidt om, vedblev Styrmanden: Er det nu gaaet op for dig, hvor meget du vejer, selv om saa Vægten virkelig skulde vippe dig over paa den forkerte Side?

— Ja, Styrmand, nu tror jeg nok, De ganske stille og rolig kan lade Jens Saft falde. Men jeg ønsker en rigtig glædelig Jul til Jer allesammen, hvis jeg af en Fejltagelse skulde glemme at være nærværende . . .



Styrmanden fik fat i hans Haand og trykkede den.

Saa skyndte han sig ned under, hentede forskellige Køjegrej m. m. op og lagde dem op over Saft, hvorved han samtidig fik Lejlighed til at binde Saft en Line om Livet og ordne den fast agter.

Piraterchefen holdt stadig gennem sin Kikkert Øje med Styrmandens Bevægelser, men opdagede heldigvis ikke hans Trick med Saft — det levende Lig. Og med et ordentligt Plump røg Saft ud i det ægæiske Hav, dukkede lidt under Vandet, — kom snart op mod Overfladen, halede sig derefter ved Hjælp af Tovet op til Skibet og krøb nok saa akrobatisk ned til Kammeraterne. Her gav selve Kaptajnen ham en ordentlig svær Rommer, og Jens Saft blev Genstand for megen Hyldest, og saa lykkelig blev han, at han næsten kunde se den lille Pipfugl smile derhjemme, lyslevende for hans indre Øje.

Imidlertid var det bleven Middag, og Styrmanden ligesom slæbte sig hen til Kahytslugen, hvor han lod, som om han var ved at ebbe ud.

— Hvorledes gaar det? spurgte Kaptajnen hviskende nede fra.

— Vindstille, og Dønning af Nordvest!

— Hvad tager de sig for derovre paa Skibet?

— Dem gaar det værre end os, der arbejder man sig halvt ihjel med Roning. Har De vor Position?

— Ganske nøjagtig, svarede Kaptajnen; vi er næsten lige mellem Nicea og Cap Droso.

— Saa kommer Nordvesten os meget belejligt; er vi saa vel passerede Cap Cotro, saa springer Vinden mod Vest i Farvandet, og saa er vi sikre. Sørg blot for, at alle Mand er vaagne i Nat for at være klar, naar det behøves.

Det bestandig tiltagende Mørke ved Nattens Frembrud tilod mere og mere Frihed om Bord i „Acmel“; lidt efter lidt krøb de fleste op paa Dækket, da Taagen sænkede sig tættere og tættere, saaledes at man kun som en Skygge saa Omridset af Søroverskibet.

— Bark ohøj, lød det pludselig gennem Piratens Raaber. Tænd dine Lanterner og sørg for, at de brænder klart, lød Befalingen.

En af Vestkystens Helte



Aar, gaar han endnu paa Havet efter Torsk. — Ved festlige Lejligheder hæfter den gamle Fisker sin Redningsmedaille paa Frakken, det Hæderstegn, han bærer med saa stor Ære.

Det var under den frygtelige Ulykke ved Harboøre i 1893, som han selv lige var undsluppen, idet han naaede ind til Kysten, at der kom Bud fra en anden By om, at der manglede Mandskab til Redningsbaaden. Bjerg løb da barfodet til Ste-

— Det var bandsat, sagde Kaptajnen.

— Gør intet til Sagen, svarede Styrmanden, vi bytter om paa Lanterne; naar vi har kappet Slæbetovet og vendt, saa vil han tro, at han stadig har os paa Slæb, indtil vi med alle Sejl for Vinden ikke mere er til at indhente.

Imidlertid var det blevet Nat. Søen af Nordvest gik allerede højt, og Vinden fra samme Kant tog til i Styrke.

Piraterskibet maatte vende, og da den begyndte at faa Fart, knyttede man fra „Acmel“ til Slæbetovet et andet Tov for saaledes at holde sig fjernere fra Piraterskibet. Styrmanden fordelte Mandskabet til Fald og Skøder. Roret blev lagt om og ved første Giring af Barken, blev Klyveren i al Stilhed hejset op.

Nat og Taage begunstigede dette Foretagende, Søen paa Bougen paaskyndede Barkens Drejning, saa at den faldt hurtigt af, og da den vendte Agterskibet mod Piraten, blev Sejlene satte firkant og skoddede for.

Vinden fyldte alle Klude og med forynget Kraft kløvede „Acmel“ de skummende Bølger.

I et Øjeblik var Læsejlsspirerne sat ud, og lig Vinger bredte Sejlene sig til begge Sider og gav Barken en Fart af 9 Knob.

Først nogen Tid senere drønedes et Kanonskud som Tegn paa, at Piraterne havde opdaget Flugten.

— Er der mere Fare, spurgte nogle af „Acmel“s Mandskab.

— Nej svarede l. Styrmanden, om saa Piraterskibet fløj som en Maage, kunde det ikke indhente os.

Der kom ingen til Køjs den Nat, de blev alle oppe, for det var jo en værre Julekomedie, „Acmel“ havde været ude for paa denne Rejse. Og den blev ikke alene meldt til et forbi-passerende Krigsskib, som endelig gjorde Kaal paa Søroverskibet, men hele Besætningen drøftede Affæren under hele Julen i den nære Havn.

l. Styrmanden og Jens Saft blev fejrede som store Helte, og den gamle Sømand, der har fortalt mig denne Episode, paastod bestemt, at Safts lille Pipfugl derhjemme frydede sig mange Aar efter over hendes „lykkelige“ Mands Heltebedrift, for i sit Ægteskab blev Jens Saft virkelig lykkelig, men Pottemager, det blev han nu alligevel aldrig.

det, hvor han meldte sig frivilligt til Redningsarbejdet og der- ved kom med til at redde et Fiskerlaug fra Døden over Revlen . . . Det var ikke første — og det blev heller ikke sidste Gang, thi det er ofte, der er Brug for uforfærdede Mænd, naar Menneskeliv er i Fare ved vore Kyster.

Saadanne Mænd som gamle Bjerg og mange, mange andre, der vier deres Liv til et haardt og trælsomt Slid, som nogle endog i 70—80 Aars Alderen udøver for at bjerge Føden, hører til Danmarks Kærnetropper.

De er af den Støbning, som gamle Fisker Ole Hansen fra Nykøbing, Falster saa træffende deklamerede om:

„Jeg er baaren til Søen, og der vil jeg være.
Jeg vil leve mit Liv paa et Fartøj i Vand.
Jeg vil gøre min Pligt, holde Arbejd i Ære.
Jeg vil redde saa mange fra Døden, jeg kan.“

Ad. P.

KONSTITUERET Skibsinspektør ved Statsbanerne, Skibsfører af 2. Grad, Kaptajn C. H. Neergaard, er fra den 1. December 1929 regnet udnævnt til Søfartschef ved Statsbanerne.

Paa Jordomsejling med Danmarks største Sejlskib

Fiskegildet i „Black Diamond“ og Juleaften paa Autofogastas Red

Af Hovmester A. C. Mauritzen

(Fortsat)

DET blæste en halv Storm, da „Copley“ rundede Kap det gode Haab. Table Mountain var snart ude af Sigte, og den stolte Fregat skulde forsøge at sætte Rekorden paa Rejse fra Cape Town til Newcastle i Australien.

Vel havde et engelsk Sejlskib gjort samme Rejse Aaret forud paa 24 Dage; men Kaptajn Struckman havde sat sig for, at denne Gang skulde han nok vise, at Danskerne ikke stod tilbage for Engleskændene; i alt Fald hvad Sømandskabet angik.

Skibet var Ballastet; men det svære Sejlpres tvang den læ Lønning næsten ned til Vandkorpen. Sikkert er det, at det læ Skanlæk den meste Tid var i Vandet.

Selvfølgelig røg der et Sejl nu og da; men straks blev et nyt slaaet under, og længe varede det ikke, før Bramsejlene var gjort fast for lange Tider; thi den sydvestlige Vind tog til i Styrke, efterhaanden som man kom længere sydover og ud.

Skønt Skibet laa temmelig højt paa Vandet, hændte det ikke saa sjældent, at en svær Søbrød ind fra luv Side og bordefyldte Skibet, og skete det, at Stewarden havde været saa letsindig at aabne den luv Kabysdør, saa skulde det nok træffe, at han sejlede rundt derinde med samt sine Gryder og Pander og kunde begynde Madlavningen forfra.

Der var en vældig Slinger i Valsen til Stadighed; men heldigvis tog den mest over til læ Side; det var forfærdelig trættende saadan Dag ud og Dag ind at gaa med det ene Ben højt og det andet strakt.

Hun kuler op. Stærkere og stærkere. Overmærssejle blev rebet og Kædeskæder sat paa Undermærssejlene. Den Gamle gik om Dagen uafsladelig op og ned frem og tilbage paa Halvdækket med et Øje paa hver Finger og hver Fiber i Spænding; men da Stormen havde nødsaget ham til at klodsbebe, tog han den med Ro. Saa tillod han sig at hvile ud nede i Kahytten engang imellem, knibende sig en lille Dram nu og da; men havde det været en haard Tørn, saa glemte han heller ikke sit Mandskab med en lille Opstrammer.

Ofte skete det, at han kaldte paa Stewarten og beordrede ham til at skænke en Rommer; ja, det kunde ogsaa hændes, at Skipperen kom saadan i Humør om Aftenen, naar de luv Bra-der havde faaet sig en Opsang, at Stewarten maatte brygge en Rog til hele Besætningen.

„Copley“ pløjede Havet. Det hvide Skum brusede for Borden, og naar Kaptajnen om Middagen var færdig med Bekvikket efter at have haft en herlig Sol, kunde han som oftest konstateres, at den tilbagelagte Distance var fra 5 til 10 Grader mere end Haandloggen havde vist.

Den 18. Dag blev der Jubel om Bord, saa havde man en Ankending, og paa den 21. Dag styrede „Copley“ ind til Newcastle i Australien.

Rekorden var slaaet med ikke mindre tre Døgn, og Skibet havde da sejlet denne Rejse hurtigere end alle disse kulfor-ugende og kulsvættede Dampere, og ligefremt Sejrstrofe for Jørlernes svorne Tilhængere i de Tider.

Den Gamle flyttede straks i Land. Det gør alle Kaptajner

paa „Langfartstraderne“, saa snart Skibet er vel fortøjet, for saa ikke at komme om Bord, før Skibet atter skal ud, og der hængaar som Regel et Par Maaneder, inden Skibet er losset og lastet paany.

Ganske vist kigger en Skipper om Bord engang imellem; ja, om Lørdagen opholder han sig endog et Par Timer i Skibet, men det er, fordi der skal udbetales de obligatoriske 10 Shillings til Mandskabet. Det gælder om ikke at give for meget ud af den fortjente Hyre; thi man ved jo ikke, hvor længe man har Folkene. Rømningsløser hører som Regel til Dagens Orden i disse Skuder. Men Føling har Førerne altid med Skibet, alene af den Grund, at de maa passe, at den daglige Proviant kommer om Bord hver Morgen.

Kød og Kød og Kød, og engang imellem Flæsk (saltet) og saa en Gang Klipfisk; det fik Mandskabet til at forlange Kaptajnen om Bord for en Forespørgsel efter fersk Fisk.

Men man skulde kende Kaptajn Struckmann daarligt, hvis man mente, at han vilde bøje sig for en Fordring. En skønne Dag stillede han med den danske Konsul og tog Plads i Kahytten, idet han gav Ordre til Styrmanden om at tilkalde hele Skibets Besætning.

— Naa, hvad er det saa, der er i Vejen? — spurgte Konsulen med et venligt Smil, og John, den unge Aalborggenser, tog straks Ordet, idet han paa Sømandsvis vrikende tog et Par Skridt frem til Kahyttsbordet.

— Ja, der er nu det, at vi har ligget her i over en Maaned og ikke set fersk Fisk om Bord, uden det sædvanlige Kød og Kød og salt Flæsk og Klipfisk engang imellem. Og, — tilføjede han, — der staar i Loven, at vi skal have fersk Fisk en Gang om Ugen.

— Har De Søloven, Kaptajn? spurgte Konsulen, og Kaptajn Struckmann vilde gaa ind i sin Kahyt for at hente Loven frem.

Men John var hurtigere i Vendingen, og han halede sin Afregningsbog op af Lommen, slog op i den, hvor Forplejningsbetingelserne staar, og rakte den til Konsulen.

— Ja, men her staar ikke, at De skal have fersk Fisk, sagde Konsulen.

— Jo, det staar dér, sagde John og pegede paa den omhandlede Paragraf.

Efter et Øjebliks Tavshed kom Kendelsen:

— Der staar her i Søloven, at fersk Fisk kan gives, — — naar det kan faas til rimelig Pris, — og man kan ikke sige, at Prisen paa fersk Fisk her i Newcastle er rimelig.

Slukørede gik Mandskabet atter til Arbejdet, og Kaptajn og Konsul forlod Skibet i Fællesskab.

„Blank Diamond“ var Navnet paa en af Beværtingerne i Newcastle, hvor hoved-



En af „Black Diamond“'s skønne Trækplastre

sagelig Søfolk tyede hen. Hvorfor er ikke godt at vide; men det maa antages, at det var, fordi Værten dér havde den fornuftige Idé, at dér hvor de kønneste Opvartningsjomfruer er, dér vil der komme mest Søgning. Herhen styrede da ogsaa Stewarten fra „Copley“ hin Dags Eftermiddag, straks efter at han var færdig med Middagen.

Bænkende sig ved et Bord inviterede han Værten, og fortalte ham Dagens Begivenhed. Nu vilde han gerne, at Mandskabet skulde have en lille Opfejning, og derfor var han kommet. Sagen var den, at han paa Rejsen havde opsparret en Del Fedt fra det salte Kød, og nu vilde han sælge det, og for de indvundne Penge vilde han give et større Fiskegilde; men han vilde bede Værten om at sende en Aftager om Bord.

Forretningen blev hurtig ordnet, hvad det angaar med Spisningen; den skulde nemlig koste Sterling 2—10—0 for den varme Mad, Ostebrød og 3 Glas Øl til hver Kuvert. Klokken 7 skulde Gildet begynde. Men det blev dog bestemt, at der ingen Forbindende var, hvis ikke der var Besked inden 5. Man vidste jo ikke, om der kom nok ind for Fedtet, og om der i saa Fald kunde trækkes lidt fra eller spædes lidt til.

Dog heldigvis var der nok, thi ellers var vor Stewart kommen til at hænge slemt paa den.

Straks efter at han var kommen om Bord, indfandt et Par Mand sig for at tale med Stewarten. Det var Liebhaverne til Fedtet, og da de havde stukket i Fustagerne og lugtet til Bundfaldet, vendt og drejet Tønderne for at mærke om der var Vand i Bunden, blev man snart overens om en Pris af Sterling 3—10—0. Vognen holdt paa Kajen, Fedtet blev baaret ned, Handelen blev afgjort. Pengene skulde saa betales i Black Diamond.

Alle om Bord glædede sig — ogsaa de der maatte forblive i Skibet, thi de fik en ekstra Omgang. Et fersk Fiskegilde, hvor Fiskene skulde svømme, var noget saa ovenud ekscellent for Folkene, at de ligefrem gassede sig forud ved Tanken alene.

Med Mundharmonika i Spidsen og under den gamle, taktfaste Opsang: „Holmens faste Stok, lystelig hinanden præjer“, som alle skraalede med i, saa godt det lod sig gøre, marcheredes der til „Black Diamond“, hvor Værten og hans Pigebørn og et Par Køkkenkarle stod opstillede og bød Velkommen.

Man satte sig til Bords, og den vel tilberedte eftertragtede Ret med dertil hørende Drikkevarer smagte herligt.

Fedt-Aftagerne kom senere end Stewarten havde ventet, og han og Værten konfererede flere Gange angaaende dette Fænomen.

Men Værten var en brilant Guttermand; han sendte en af sine Karle efter dem med Invitation at komme til Taffel i „Black Diamond“, og saa kom de da endelig anstigende. De blev placerede ved et Bord for dem selv, da de selv ønskede det saaledes, og de var allerede godt i Gang med Maden, da Stewarten gik hen til dem for at faa sit Tilgodehavende.

Han havde nok en lille Anelse om, at de var ude efter Rævestreger, men Værten var en Gentleman, saa han stolede

paa hans Assistance, hvilken heldigvis ikke udeblev lidt senere, da Fyrene begyndte deres Kunster.

Først sagde de, de havde betalt, saa gik de paa Akkord, lagde det halve Beløb paa Bordet og rekvirerede saa en Omgang til hele Selskabet.

Karlene, som tog Affære for Pigebørnene, der var meget optagne af at underholde Gæsterne, havde allerede Bouteljerne fremme, da Værten stor og bred og retfærdig greb ind i Sagen.

Først kaldte han Stewarten hen til Buffetten, hørte hans Forklaring og sendte ham derefter hen til Søfolkene.

— Lad mig ordne den lille Bagatel. Og saa røg han lige over til Fedtaftagerne. Til Karlene brølte Værten:

— Hold inde med Serveringen! Og saa blev der tyst som i en Kirke for en lille Stund.

— Vil I to Gavtyve maaske snyde disse hæderlige Søfolk? Fedt-Aftagerne saa forbavsede op paa den stærke Vært og fremkom med forskellige Indvendinger.

— Sludder og Vrøvl, afskar han Argumenterne med. Værsgo' betal her til mig. Traktementet er gratis, men Fedtet skal I, og saa slog han i Bordet, betale, og det lidt villigt.

Flere rejste sig op og vilde nærme sig, men Værten raabte til dem:

— Bliv bare siddende, Folkens, lad bare os tale lidt venligt sammen.

Gavtyvene forsøgte en Retrætte, men Værten og Karlene var der lige med det samme. Der var intet andet for dem at gøre end at betale det akkorderede Beløb, som Værten stoppede ned i Lommen med et stort Grin.

— Kan I saa komme herud, brølte han atter til de højst fornærmede Snydere. Men hvad enten det nu var fordi, de to Kavallerer i deres Arrigskab ikke kom hurtigt nok op, eller fordi de mumlede noget om en fæl Bule e. l., nok er det, i Løbet af mindre end man kunde tælle til ti, var de lettet op fra deres Sæde og med nogle ualmindelig vellykkede Næsestyvere og et Par Spark røget ud paa Gaden.

— Saa kan I maaske nære Jer en anden Gang, I to ska-bede Hunde, var det sidste Ord, de fik med paa Vejen . . .

Som om intet var passeret kom Værten tilbage, gik hen til Stewarten, betalte ham Pengene, og saa fortsatte man Fiskegildet under stormende Jubel til Værtens, Stewartens, Skibets og Fiskens Pris.

Var Rejsen over det indiske Ocean forløbet forholdsvis godt, blev Turen over det store og stille Hav ingen Rekordrejse. Lang og ensformig blev den, og Forholdet om Bord var heller ikke saa godt begrundet paa, at der var kommet et Par uheldige Elementer i Stedet for de Rømlinger, der havde foretrukket at ombytte den danske Sølov med den engelske.

Naa, alting faar en Ende, og det gjorde denne Rejse ogsaa, paa hvilken „Copley“ var bestemt til Valparaiso for Ordre. Opholdet var her kun af ganske kort Varighed, og Andendagen efter Ankomsten lettede Skibet for at gaa til Bestemmelsesstedet, Autofogasta, hvor der altsaa skulde los-



Til Karlene brølte Værten: Hold inde med Serveringen!

es Kul og lastes Salpeter. — Det var meget varmt, da An-
eret faldt paa Antofogasta Red den 17. December.

Skibet laa et Par Mil fra Land; men der var dog en tysk
Bark og en engelsk Fuldrigger, som var i samme Fart, der
aa til Ankers i Nærheden.

Dagen efter vor Ankomst var Losningen i fuld Gang.
ægterne blev slæbt ud langs Siden og, fuldt lastede, er-
tattede af andre.

Julen nærmede sig. Der taltes meget om, hvorledes den
samle havde tænkt sig dens Forløb; men noget bestemt
avde man ikke at holde sig til; ingen havde jo været sam-
men med ham en foregaaende Jul.

Henad Aften, naar Arbejdet var Slut, kom som Regel en
aad over fra de andre Skibe, og det blev snart erkendt,
der var bedst ombord i „Copley“. — Om Dagen var det

orbudt andre Baade at løbe
p langs Siden; det var af
ensyn til den megen Han-
el med „Pisco“, dette væm-
elige chilenske Brændevin,
er, nydt i større Portioner,
ok kunde gøre en Mand
anske utilregnelig. Styr-
anden havde den strengeste
rdre til at overvaage, at
orbudet blev overholdt, men
ligevel hændte det nu og
a, at en Flaske Pisco fandt
ej ned i Lastrummet til de
er arbejdende Matroser.

Efterhaanden som man
ev mere kendt med Fidu-
rne, skete det hyppigere,
da Kaptajnen en Dag kom
n Bord og fandt en Matros
Køjen i Arbejdstiden, blev
Styrmand beordret ned i
asten for at have Opsyn.

2. Styrmand var en gam-
el Scotchman, som var ble-
t paamønstreret i Cape Town,
den danske Styrmand hav-
paadraget sig en værre
gdom i Antwerpen.

Den Dag blev Skipperen om Bord. — Formiddagen forløb,
en at noget nævneværdigt indtraf. Spilmændene hev den
e Kurv Kul op efter den anden, og Sangene rungede ud
er den aabne Red. Kort sagt, Arbejdet gik med Liv og
st.

Men efter Middag hændte der noget, idet man bemærkede,
det gik mere og mere langsomt med at fylde Kullene i
rve dernede i Lasten.

1. Styrmand stod som sædvanlig paa Stillingen ved Luge-
men og tog imod Kurvene, efterhaanden som de kom op,
styrtede dem ud over Siden.

Spilmændene sang som før; men Sangen fra Lasten var
stummet, indtil de stemte i med Omkværet fra den gamle
nty „Easy come up to blow the man down“. Kurven blev
et op, og nu viste det sig, at 2. Styrmand var puttet i
urven og laa der saa døddrukken, saa han hverken kunde
se eller samle.

Ganske stille fik man ham baaret ind i hans Kahyt og
ham i Køjen; — og saa blev Døren stille laaset, for
den Gamle ikke skulde opdage noget.

Men Kaptajn Struckman var en altfor gammel Søjlk til,

at han ikke skulde fatte Mistanke, naar han ikke hørte den
regelmæssige Styrtten af Kurvene. Vel havde han af og til
vist sig paa Dækket, ja endog været henne ved Lugekarmen
og kigget ned i Lasten; men ellers opholdt han sig til Sta-
dighed inde i Kahytten.

Arbejdet var igen i den sædvanlige Gænge, da Skipperen
vilde gaa ud paa Dækket for at erkynnde sig om Forholdene,
da han, idet han passerer 2. Styrmands Kahyt, hører en væl-
dig Larm derinde fra. Han tager fat i Døren; men da den
er laaset, gaar han ud til 1. Styrmand og erfarer nu, hvad
der er sket. Bandende gaar han tilbage til Kahytten, men
nu er Larmen ved at kulminere fra 2. Styrmands Lukaf, og
han tager Nøglen for at lukke op.

Idet han aabner Døren, kommer en Støvle susende lige i
Hovedet paa ham; men det skulde 2. Styrmand nu aldrig
have gjort, for nu fik han
raat for usødet, og det var
maaske godt, at den Gamle
fik Luft paa denne Maade;
thi hvor usædvanligt det end
lyder, saa blev han i Perle-
humør Resten af Dagen, og
Mandskabet var særlig ar-
bejdsivrige, de skulde nok
vise den Gamle, at de ikke
behøvede nogen til at passe
paa. De skulde nok selv holde
Justits.

John fik den Dag en
glimrende Idé.

Da Arbejdet var Slut om
Aftenen, gik John agterud
til Kaptajnen, han bankede
paa Kahytsdøren og stod
snart efter overfor Chefen.

— Kaptajn, sagde han,
jeg kommer her for paa mi-
ne Kammeraters Vegne at si-
ge, at vi nok selv skal holde
Justits ved Arbejdet, og nu
er det saa nær til Jul, saa
jeg skal love Dem for, at De
ikke skal faa nogen Grund
til at klage over os — ial-

fald inden den Tid. — Kaptajnen saa op paa John og
sagde:

— Ja, det er godt nok, John, men lad mig nu ikke høre
mere af den Slags, som jeg har set idag, for saa ender det,
og saa bandede han sine Bramsejl paa, at det kom til at
gaa ud over den hele Besætning.

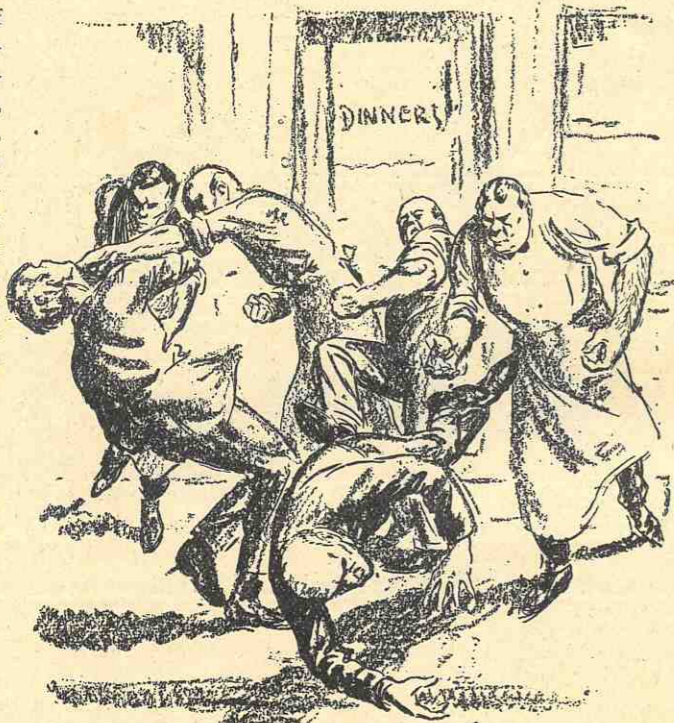
— Well, Kapten, sagde John, han kunde godt lide at vise,
at han kunde tale Engelsk, de to Mand, som har forset sig
idag, hører ikke os til. Vi vil være glade for at blive Jimmy
kvit, han er altid saa krakilsk, og 2. Styrmand sørger Kapten
jo nok selv for.

— All right, John, gaa nu bare forefter, hold dit Ord,
og saa kan du glæde dig til Juleaften.

Næste Dag blev Jimmy afmønstreret .

— — —

Juleaftensdag blev Arbejdet standset Klokken 12 Middag.
Folkene skulde have fri til at gøre sig klar til Helligaftenen.
Stewarten havde travlt med Kalkuner og Oksesteg. Risengrøden
blev i Anledning af Højtideligheden tillavet med Mælk at
ekstra Kvalitet og i dobbelt Mængde. Og første Juledag
var vi alle enige om, at det havde været en storartet Juleaften.



Saa kan I maaske nære jer en anden Gang, I to skabede Hunde!

40 Grader vestlig Længde — 45 Nord

*Paa Halifax og Spanien
med Briggen „Stevedor“
vi sejlede med saltet Torsk
og otte Mand om Bord.
Vi hørte sammen alle ni
— et lystigt Broderkor —
paa 40 Grader vestlig Længde
45 Nord.*

*Dér fik vi en Orkan af Vest
— en ren Cyklon jeg tror —
og Søen slog vor gamle, gnavne
Skipper over Bord.
Vi trak ham op og vred hans Skæg,
endskønt han bandt og svor
paa 40 Grader vestlig Længde
45 Nord.*

*Og Stormen slog vort Skib en Læk,
rev Riggen over Bord ...
da drak vi Skudens sidste Skaal
og sagde disse Ord:
Farvel, lev vel, vi sætter os
i Jollen ned og ror
fra 40 Grader vestlig Længde
45 Nord.*

*Med Lasten fuld af saltet Torsk
sank gamle „Stevedor“.
Orkanen blæste en Coral
og sletted ud hvert Spor.
Vi mindes skal den sidste Grog,
der rev som Lud og Clor*



paa 40 Grader vestlig Længde
45 Nord.

*Og naar jeg, Dreng, dør engang
og hives over Bord,
imens I staar ved Lønningen
og snøfter lidt og glør ...
saa vinker jeg Adieu og gaar
paa „Stevedor“ om Bord
paa 40 Grader vestlig Længde
45 Nord.*

Jens E. Møller.

„Dansk Nautisk Almanak“

samt Tidevands-Tabeller for 1930, som udgives af Skibs-
førerne C. Sølver og A. Svarrer, er nu udkommen.

Denne Bog, der fremtræder i et smukt og stilfuldt Ud-
styr, har vundet stor Udbredelse i danske Skibe, idet den er
en betydelig Forbedring af alle tidligere udgivne nautiske Al-
manaker i Norden.

Udgaven for 1930 omfatter foruden de almindelige astro-
nomiske Tabeller ogsaa Størrelserne „R“ og „E“ med For-
klaring og Eksempler paa samme Maade, som de føres i de
engelske Almanakker.

Af nyt og særligt interessant Indhold skal vi fremhæve
Beskrivelsen af en ny Radiopejlestation ved Orfordness i
England, Radiopejlinger og disses Udsætning i Søkortet, en
Beskrivelse af Radio-Protractoren og Radio-Transportøren

samt Forklaring paa Rettelse af Radiopejlinger med Skema.

Endvidere er atter i denne Aargang medtaget „Kortfattet
Vejledning til Brug af Deflektoren“, hvorved et ofte følt
Savn hermed er afhjulpet .

Hvor vigtig en Faktor Radioen nu er i Navigationens Tje-
neste, har Udgiverne selvfølgelig haft aabent Blik for, hvil-
ket fremgaar af det righoldige Indhold angaaende dette
Tema, som man ogsaa tydeligt mærker, at de to Skibsførere
er fuldtud hjemme i .

Imellem det andet yderst righoldige Stof finder man ogsaa
„Dates of Summer and Winter Freeboards“ samt „Tids-
signaler“ etc.

Alt i alt en fortrinlig Almanak for de Søfarende, hvilket
ogsaa tydeligt fremgaar af, at Formanden for den alm. dan-
ske Skibsførerforening, Kaptajn Hagelberg, foran i Bogen
giver denne sin bedste anbefaling.

Mindedagen den 11. November



Deputationer for Søfartsinstitutioner og Vaabenfæller fra Krigen nedlagde Kranse ved Monumentet paa Langelinie

EFTER en stiltiende Overenskomst er Vaabenstilstandsdagen den 11. November bleven en Mindedag for de under Verdenskrigen omkomne danske Søfolk.

Derfor samledes man ogsaa i Aar ved det skønne Monument ude paa Langelinie, hvor Lederne af de forskellige Søfartsorganisationer m. fl. a. nedlagde Kranse med signerede Baand ved Foden.

Mange Steder i Byen, bl. a. fra Navigatørernes Hus i Havnegade og fra andre Bygninger, hvor Søfartsorganisationer har Lokaler, samt fra Skibe i Havnen, vøjede Flagene fra Morgenstunden paa halv Stang indtil Kl. 12 Middag, da man halede dem paa hel.

Den smukke Skik synes altsaa nu at være fastslaaet for den 11. November hvert Aar.

30 MAND REDDET I LAND



Redningsmandskabet i fuld Aktivitet

ET smukt Stykke Redningsarbejde blev fornylig præsteret ved Brighton paa Englands Sydkyst.

Den italienske Damper „Nimbo“ havde taget Grunden ved den farlige Klippekystr, og Stormen kunde hvad Øjeblik, det kunde være, slaa Skibet ind mod Land og knuse det.

Heldigvis var Grundstødningen observeret inde fra Kysten, hvor man stod parat til at yde al den Hjælp, man kunde.

En Raket blev sendt ud med en Line, og med den fik man saa etableret Redningsstole, hvorved 30 Mand velbeholdent kom i Land.

Tevæddeløbet fra Minfloden til London

Aarhundredets største Verdenssensation — Klipper-Kapsejladsen i 1866

KORT forinden den navnkundige Liverpool Reder *Alfred Holt* begyndte at bygge sine Dampskibe til Telaster fra Kina til Europa kulminerede de verdensberømte Tevæddeløb, som de dengang kaldtes, mellem „Klipperne“ i den uforglemmelige, engelske Sejlskibsflaade.

Der var Fart over Tingene i de Dage, ikke alene over Sejladsen, som blev en spændende Kapsejlad, men ogsaa under Ladning og Losning af Skibe.

Med Fartøjer som f. Eks. Aberdeen-Klipperen „*Vision*“, der var bygget i —54 og bl. a. havde en Rejse med en Ladning Stykgods for Honkong og naaede at være tilbage i 7 Maaneder og 13 Dage, kan man fortsaa, at al Verdens Søfartskredse med den største Interesse fulgte saadanne Skibes Sejlad, og at saavel „Klipperne“ som Førerne af disse, stod med en Veneration, en Glorie, omkring dem, som har holdt sig gennem Tiderne.

Den navnkundigste Kapsejlad som nogensinde i Historien er afholdt var alligevel „Tevæddeløbet“ i 1866, som vi nu vil omtale efter de autentiske Beretninger, som foreligger.

I Maj Maaned laa 16 af Tidens hurtigste Klippere opankret paa Foochows Red for at vente paa Teen, der fragtedes ned ad Floden paa Lægtene.

Blandt Klipperne, der deltog i det Aars Kapsejlad, fandt sig „*Ariel*“, „*Fiery Cross*“, „*Serica*“, „*Taeping*“ og „*Taitsing*“.

„*Ariel*“ var Favoriten, den var løbet af Stabelen Aaret forud, og dens Fører var den berømte *John Keay*, som forinden allerede havde gjort sig bemærket ved sine hurtige Rejser. „*Ariel*“ var paa 1058 Tons og havde en Længde i Kølen af 195 Fod. Dens Ballast bestod af 100 Tons fastgjort Jern samt 20 Tons flytteligt Jern til Afstivning, og denne Ballast gav Skuden et Dybtgaaende af 10 Fod. Naar „*Ariel*“ tog en Last af Te hjem, maatte den yderligere ballastes med 200 Tons Skiffer. „*Ariel*“ var en ren Fryd for et Sømandsøje; dens smukke, elegante Linjer, Stævnsens fintformede Bue, de høje, let hældende Master, og dens vidunderlige Rigning, alt gjorde den til Tidens fineste Sejler.

Kaptajn Keay priste den i følgende Vendinger: „Det er en fuldkommen Nydelse at føre „*Ariel*“. Den løber for den, svageste Brise og lystre Roret som et levende Væsen. Den kan holde en Fart af 16 Knob i Timevis og dens bedste Fart er 340 Mil i Etmaalet.“

Før Starten var der dog et, man ogsaa maatte tage i Betragtning, og det var, hvem af Deltagerne, der først fik stuvet sin Last og blev sejlkklar. Altsaa man kan forstaa Væddemaalenes Berettigelse alene af den Grund. Selvfølgelig var der jo ogsaa andre Aarsager, der kunde støde til, som Skildringen skal vise.

Den 24. Maj lagde de første Lægtene sig ved Siden af „*Ariel*“, og Kulierne gik i Gang med at laste Tekistern. Arbejdet holdt paa Dag og Nat, saa „*Ariel*“ Kl. 2 Mandag Em. den 28. Maj var fuldstuvet, hvilket vil sige, at den havde 1,230,900 Pund Te ombord. De andre Skibe fulgte nedad Floden med nogle Timers Mellemlum. „*Ariel*“ fik en daarlig Start, for kort efter at den kinesiske Lods var gaaet fra Borde, var den nær ved at kollideres med Klipperen „*Island Queen*“, der manøvrerede saa slet i det farlige Sejlløb, at „*Fiery Cross*“,

der var kommen foran „*Ariel*“, fik et betydeligt Forspring.

Den næste Dag var „*Ariel*“ midt i en Taagebanke, hvad der atter foraarsagede betydelig Forsinkelse, idet man maatte lodde sig forsigtig frem.

Om Mandagen havde „*Fiery Cross*“ allerede vundet et Forspring paa fjorten Timer, og den ellers saa sindige Kaptajn Keay var ude af sig selv. Kaptajn Robinson paa „*Fiery Cross*“ var først til Anjer, der passeredes den 18. Juni i følgende Orden: *Fiery Cross*, *Ariel*, *Taeping* (alle tre 21 Dage i Søen); *Serica* (23) og *Taitsing* (26 Dage ude).

Ruten, der fulgtes, var i Almindelighed denne: langs Formosakysten gennem Gasparstrædet og sydpaa til Anjer, og denne Del af Rejsen var altid den vanskeligste, grundet de omskiftelige Vinde, der ofte tvang Skipperen til at søge tæt mod Land paa Borneos Vestkyst for at fange Landvinden eller krydse omkring i det slet kortlagte Farvand Nord for Java.

Ifølge Loggen løb de fem Konkurrenter den 24. Juni henholdsvis Knob 328 (*Fiery Cross*), 330 (*Ariel*), 319 (*Taeping*), 291 (*Serica*) og 318 (*Taitsing*).

Skibene passerede Mauritius i samme Orden som ovenstaaende. Ud for Natal kom „*Fiery Cross*“ ind i Agulhasstrømmen og fik Kap i Sigte før de andre; men *Ariel* og *Taeping*, som rundede „Det gode Haab“ noget sydligere, var heldigere med Vinden og vandt ind paa „*Fiery Cross*“, medens „*Serica*“ stod for langt ud og blev fanget af en vestlig Kuling, saa at den maatte krydse sig frem en lang Tid, inden den naaede gode Vind- og Strømforhold. *Ariel* havde sejlet fra Mauritius til Kap paa fjorten Døgn. Denne og *Fiery Cross* styrede nu samme Kurs og mødte let Modvind, medens *Taeping*, der holdt sig nogle hundrede Kilometer nærmere til Afrikakysten, havde fin Sidevind.

Den 19. Juli var disse tre paa Højde med hverandre, skønt ingen af dem kunde se hinanden, og *Taeping* begyndte nu at overtage Føringen, fulgt i Kølvanet af *Serica*, som sejlede sig saa bravt op, at den i to samfulde Dage gjorde den bedste Fart af dem alle og faktisk løb forbi *Ariel*. Sankt Helena passeredes i denne Orden:

Taeping, Juli 27., 11 Dage fra Kap.

Fiery Cross, Juli 28., 13 Dage fra Kap.

Serica, Juli 29., 10 Dage fra Kap.

Ariel, Juli 29., 14 Dage fra Kap.

Taitsing, Aug. 5., 12 Dage fra Kap.

Mellem St. Helena og Ascension satte imidlertid *Ariel* Farten op og kom igen paa Højde med *Fiery Cross*; og *Taitsing*, der længe havde sakket bagud, strengte sig saa godt an, at den vandt en Dag ind paa de andre ved at gaa fra St. Helena til Ascension paa tre Døgn.

Ækvator passeredes den 4. August af *Taeping*, *Fiery Cross* og *Ariel*, med den førstnævnte i Spidsen, men da Sejliden fra Ascension var tre Døgn for *Ariel* og *Fiery Cross*, havde disse saaledes vundet en Dag ind paa *Taeping*. Den 9. Aug. signaliserede *Fiery Cross* og *Taeping* til hinanden. De var da paa tolv Grader nordlig Bredder, og *Ariel* laa en Dag tilbage, samt længere til Vest.

Væddeløbet blev nu med hver Dag skrappere, og hver eneste Chance udnyttedes med største Omhu. Uheldet vilde imidlertid,

at Fiery Cross, der havde sejlet i Sigte af Taeping til den 17. Aug., paa denne Dag kom ind i et vindstille Bælte og maatte døje den Tort at se Taeping rende fra sig med en frisk Brise i Sejlene.

I et helt Døgn laa Fiery Cross i dette Dødvande uden at gaa saa meget som en Knob frem.

San Antonio paa de Kapverdiske Øer passeredes i følgende Række:

Ariel, Aug. 12., 8 Dage fra Ækvator.

Taeping, Aug. 13., 9 Dage fra Ækvator.

Fiery Cross, Aug. 13., 9 Dage fra Ækvator.

Serica, Aug. 13., 7 Dage fra Ækvator.

Taitsing, Aug. 19., 7 Dage fra Ækvator.

Det vil heraf ses, at Serica var naaet op til Taeping, ligesom at Taitsing atter havde sejlet sig op og i de følgende to Uger ydede en aldeles pragtfuld Sejling. Floresøerne passeredes saaledes:

Ariel, Aug. 29., 17 Døgn fra Kap Verde. 91 Dage ude.

Fiery Cross, Aug. 29., 16 Døgn fra Kap Verde, 92 Dage ude.

Taeping, Aug. 29., 16 Døgn fra Kap Verde, 91 Dage ude.

Serica, Aug. 29., 16 Dage fra Kap Verde, 91 Dage ude.

Taitsing, September 1., 13 Døgn fra Kap Verde, 93 Dage ude.

Fra Floresøerne (vest for Azorerne paa

ca. 40 Grader n. Br.) havde samtlige Skibe sydvestlig Vind og skød en brillant Fart. Den 5. Sept. lidt efter Midnat fik Ariel Øje paa Bishops Fyr og satte nu alle Klude op med stik Kurs mod Kanalens Munding. Det var her, at Mandskabet, som senere paa „Thermopylæ“, gik ned og hentede deres Lagener for at anbringe dem, hvor der var en ledig Plads og saaledes øge Sejlfladen.

Med Skumspøjt foran og en flot svungen Kølvandslinie bag stod Ariel gyngende ind i Kanalen for en frisk Kuling, der ligefrem sang i Sejlene. Hvad Vinden sang, ved man nok ikke, men det har sikkert for Mandskabets og ikke mindst for Kaptajn Keays Øren lydt som den skønneste Hymne til „Ariel's Pris“.

Ved Dagry øjnedes en Skude til Styrbord. Den stod ned mod Ariel med Pres for de fulde Sejl.

— En Anelse hviskede mig, at det var „Taeping“, sagde Keay senere, — og mit Instinkt svigtede mig ikke.

Hele Dagen raste de to pragtfulde Sejlere op gennem Kanalen med hver en Klud sat. Det blæste en stærk Kuling fra Vest-Sydvest, og Skibene gjorde deres fjorten Knob. Kl. 8 havde de Lizards Fyr midtskibs, Kl. 12 Star Points Fyr, Kl. 6 Em. var de udførte Portland og maatte her tage nogle Sejl ind for at gøre Ankeret klar. Ved Midnatstide saas Beachy Head Fyret fem miles til Bagbord, og de to Klippere holdt stadig

samme Afstand fra hinanden; Ariel lidt forude. — Om Morgenen Kl. 3 begyndte Ariel at tage Sejl ind og sendte Raketter op for at varsle Lods. Kl. 5 laa Taeping lige agter for Ariel og signaliserede nu ogsaa for Lods.

Den, der fik Lods ombord først, maatte nu vinde, saa øjensynlig dødt var Løbet.

Kaptajn Keay manøvrerede saa snildt, at han lagde Ariel mellem Lodsbaadene og Taeping og saaledes fik Lods før sin Medbejler. Fem Min. før 6 om Morgenen kom Ariels Lods ombord, og præcis Kl. 6 stod begge Skibene op mod South Foreland. Kaptajnen paa Taeping, Kaptajn Kinnon, prøvede at smutte forbi Ariel ved at sætte flere Sejl, men maatte opgive dette, da „Downs“ naaedes. Ariel var stadig en Fjerdingvej forude udfør Deal, hvor der toges Bugserbaade.

Atter gjaldt Kneb, for den, der fik den stærkeste Bugserbaad, øjnedes en sikker Sejr. Men denne Gang havde Kaptajn Kinnon Heldet med sig. Han fik den kraftigste Bugserbaad og halede op til Gravesend 55 Minutter hurtigere end Ariel. Her

maatte man vente paa Tidevandet, og Keay benyttede Vente-tiden til at engagere en ekstra Bugserbaad.

Saa snart der var Vand nok under Kølen, begyndte Kap-sejladsen igen, men denne Gang for Damp. Kl. 9 Aften var Ariel uden for Eat India Dokkerne. Taeping maatte gaa længere op ad Floden til London

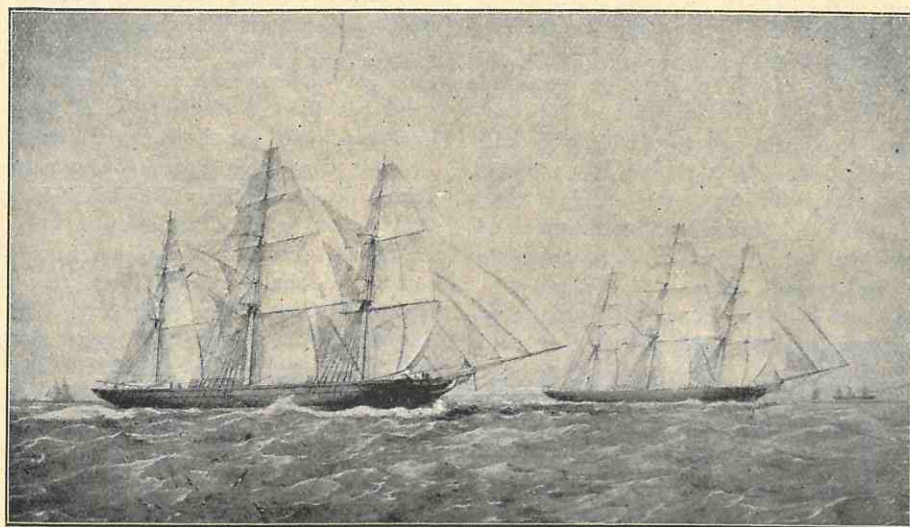
Dokken, men da den naaede dertil Kl. 10, kunde den straks gaa ind gennem Slusen, fordi den ikke stak saa dybt som Ariel, og dokkede af den Grund faktisk tyve Minutter førend denne. Et saa spændende Væddeløb havde man aldrig været Vidne til. Man var først tilbøjelig til at erklære Løbet for dødt og dele Præmien, der var ti Shillings pr. Ton, mellem Ariel og Taeping. Efter mange og lange Forhandlinger fik Taeping de ti Shillings pr. Tons og delte dem med Ariel; og de 100 Pund Sterling, Føreren af den vindende Klipper skulde have, delte M'Kinnon med Keay.

Serica naaede gennem „The Downs“ ved Middagstid.

Fiery Cross, som havde været saa udholdende, ja endog flere Gange havde ligget i Spidsen, rundede Isle of Wight den 7. Septbr. Kl. 10 Fm.; men sinkedes herfra saa meget af daarlign Vejr, at den først dokkede i London Lørdag den 8. Septbr. om Morgenen — 24 Timer efter de tre andre, men dog med en Dags Forspring for Taitsing.

— — —

Saaledes forløb dette Væddeløb over Verdenshavene, til hvilket Eftertiden aldrig har set Mage. Stikkende i Søen fra Minfloden paa samme Dag ankom de tre Klippere til London samtidig. Og det var en stolt Dag for Skotland og dets Sømandsstand, for alle tre Skippere, Keay, M'Kinnon og Innes paa Serica kom fra Havregrødens Land.



Oplobet mellem »Ariel« og »Taeping« i den engelske Kanal den 5. September 1866

Da de hvide Piraters Saga sluttede

MAN arbejder ikke saa helt planløst ude i Østen med at faa Bugt med Sørvøriet. Siden Nordmændenes Tilfangetagelse og senere Appel til de mere civiliserede, kinesiske Myndigheders Aktivitet, har de Gule selv gjort Alvor af at gøre en Ende paa Pirateruvasenet i de afsides beliggende Egne af det store Rige.

Korrespondenter til de store, amerikanske Blade vil da ogsaa vide, at der i den senere Tid har været flere Processer mod fangne Sørvøvere for Retten, store Retssager, som uvægerlig har haft Døden til Følge for de paagældende Forbrydere. — I

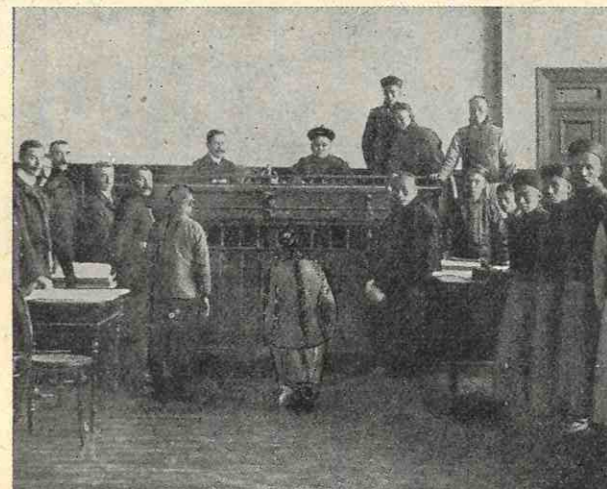
ældre Tider var det jo rent skandaløst derude — ja, saa galt var det, at selve Øvrigheden ofte ligefrem saa

igennem Fingre med disse Sørvørier, men efterhaanden som Europæerne fandt mere og mere Fordel ved Sejladsen i Østen, kom der ogsaa Orden paa de mest trafikerede Ruter. Og man værgede sig med gode Vaaben.

Omsider gik det ogsaa op for Banditterne, hvor vanskelig den Slags Udskjelser var at gennemføre, hvorfor de mere og mere hørte op.

Der var dog ikke saa faa Bander, som i Aarevis ustraffet hærgede Sejladsen fra Hong-Kong til Havnene i det nordlige Kina. Gamle Kinafarere vil maaske erindre, hvor megen Skræk de saakaldte

„Hvide Pirater“ udbredte blandt Søfarende henimod Slutningen af forrige Aarhundrede.



En kinesisk Retssal, hvor en Sørvøveri-Sag behandles



Billedet er reproduceret efter et Øjebliksfotografi for Henrettelsen. Man ser de fem sidste dødsdømte afvente det dræbende Hug. Piraterne gik ganske rolig Døden imøde med Kinesernes sædvanlige Foragt for Livets Afslutning



Billedet er reproduceret efter et Øjebliksfotografi efter Henrettelsen af de sidste saakaldte hvide Pirater

Ved List og utrolig Frækhed lykkedes det disse Uhyrer at bemægtige sig endog store Formuer. Til at begynde med var de mange i Antal, naar de optraadte, men efterhaanden gled Størsteparten bort, saa man til Slut ikke regnede med mere end en halv Snes tiloversblevne af denne berygtede Bande, som et engelsk Dampskib „Namo“ omsider fik Bugt med.

„Namo“ var ladet med Opium og medbragte desuden en Del Sække med kontante Penge, da Damperen i Forsommeren 1891 stod ud fra Hong-Kong, uden Anelse om, at de havde en halv Snes hvide Pirater blandt Passagererne.

Ingen nærede Mistanke til dem, da de pludselig midt i Nattens Mørke iførte sig deres hvide Gevandter og kastede sig over den vagthavende Officer og Vagten og dræbte dem med Knivstik. Derefter gav de sig til at plyndre Skibet, men under den Tumult, der opstod, var de saa sejr sikre, at de ikke lagde Mærke til, at det øvrige Mandskab og Passagerer samlede sig til Angreb.

Netop paa Grund af deres ejendommelige Udstyr var de ogsaa lette at kende, og da Angrebet blev ledet med den største Dygtighed, og Angriberne udviste saavel Mod som Snarraadighed, varede det ikke længe, forinden Banditterne var trængt helt agterud,

hvor de henaå Morgenstunden ingen anden Udvej havde end at springe over Bord og svømme i Land.

Inde paa Strandbredden havde man imidlertid observeret, at der var noget meget galt paa Færde med Damperen; Soldater var tilkaldte, og da de omsider naaede Land, stod der Folk nok til at tage imod dem.

Omtrent samtidig kom der Baade fra Skibet med Officerer og Passagerer, som kunde klarlægge Sagen for de tilstedeværende Øvrigheds personer, og de hvide Pirater blev lankede og førte i Fængsel.

Da de ikke kunde gaa fra deres Misgerninger, blev de dømt til Døden.

Henrettelsen foregik paa selve det Sted, hvor de var svømmede i Land.

Med stor Højtidelighed førtes de ti Røvere fra Fængslet i Kow-Loon til Retterstedet, ledsaget af Provinsens Dommer og de andre Øvrigheds personer.

Her blev saa Dødsdommen forkyndt for dem, hvorefter de bagbundne knælede ned paa Sandet med tre Alens Afstand mellem hver.

Ti Sabelhug skilte de ti Hoveder fra deres respektive Kroppe, og dermed var Retfærdigheden sket Fyldest, og de hvide Piraters Saga var Slut.

nale samt 50 betalende Elever, der faar Undervisning i Navigation, Sprog og Matematik, samt 12 Elever, der ikke betaler noget, men saa heller ikke modtager nogen teoretisk Undervisning. De 50 Elever giver ca. 400 danske Kroner hver for deres Uddannelse.

Den belgiske Stat betaler det eventuelle Underskud, og Uddannelsen foregaar udelukkende til Koffardiflaaden. „L'Avenir“ sejler i almindelig Fragtfart og lader til at kunne svare sig.



En Moders rørende Breve til Sønnen ude i det fremmede

Fra en tidligere Kaptajn i vor Handelsflaade har vi modtaget en Række Breve, som hans gamle Moder skrev til ham for mange Aar tilbage og, som Kaptajnen udtrykker sig, blev for ham en uvurderlig Skat, som maaske ogsaa kan blive „noget“ for mangen en ung Mand i den Alder, hvor man skal lægge en god Ballast for Fremtidens Sejlads gennem Livet.

II.

Min egen kære Dreng!

Du skrev til mig om din Kammerats Livslede, som han havde tilstaaet overfor dig. Og i den Anledning vil jeg fortælle dig, at Livslede, Melankoli, er en meget farlig Sygdom, en Sot, som nærmest hører hjemme hos ældre Folk, ihvorvel den desværre ogsaa kan ramme Ungdommen. Dens Aarsager kan være saa forskellige, og da den hænger Sindet og kan drive



sine Ofre endog i Døden, er det bedste Middel vistnok „Eftertanke“. Man maa komme til en bedre Erkendelse af sit eget Værd her i Livet, og at ens Liv virkelig kan være noget værd.

Ser du, min Dreng, at være glad og lykkelig hver Dag, Vorherre tillader os at vandre hernede, er en Kunst, som ikke alle forstaar og kender, ja, selv din gamle Moder forstaar den ikke ganske, skønt noget af den har jeg bragt i Erfaring. Prøv nu selv, og se saa, om du ikke kan fatte lidt af den.

Altsaa: foresæt dig hver Morgen, at du vil glæde en eller anden af dine Omgivelser og, saa vidt du kan, gøre ham eller hende glad. Gaa saa til dit Arbejde i Skibet og gør frem for alt *din Pligt*. Du vil derved være munter og glad, thi enhver retskaffen Tanke, udsprungen af et godt Forsæt, *gør glad*. Søg derpaa at udføre det, du har tænkt, hvor der byder sig Lejlighed dertil. Du vil ikke behøve at vente længe derpaa. Det, du foresætter dig, behøver jo ikke at være noget stort, det, du giver eller gør for en anden, men gør det kun med et venligt Blik og en kærlig Tanke, og det vil være godt.

Hvis nu dette Eksperiment fanger din Næstes Eftertanke, finder han maaske ogsaa paa det samme Forsæt, i saa Fald bliver du dobbelt lykkelig. Der er nemlig den skønneste hemmelige Forbindelse mellem os Mennesker, naar enhver i den korte Levetid, som man tilbringer hernede som Medmenneske, søger at udfylde andres Liv med alt det gode og smukke, man formaar. Og endnu højere og skønnere bliver det, naar Du tænker paa at gøre noget, som kommer alle i Skibet, Samfundet, Nationen eller hele Menneskeheden til Gode.

Dette giver ethvert Menneske, hvad enten han er Kaptajn eller en Skibsdreng, ja, selv om hans Liv er nok saa

ringe og indskrænket, en indre Værdighed og Højhed, en Lyksalighed, der forsøder Tilværelsen, bortjager Livsleden, der gør os enige med os selv og Verden ved Kærligheden, som er den største af et godt Sinds Kræfter; den hører nemlig aldrig op.

Min kære Dreng, du ved ogsaa om Sorger, der overfalder os Mennesker, som ligesom kan knuge os ned, thi som jeg skrev i mit sidste Brev: Ingen undgaar Ubehageligheder paa sin Vandring fremover.

Uventede Sorger kan ramme os paa en saadan Maade, at vi helt forsternes, at vi næsten synes, at det maa være en Drøm. Da bør vi tænke, at der er en højere Haand, som styrer og leder vore Tilskikkelser. „Alle Ting tjener dem til Gode, som elsker Herren,“ staar der i Skriften, og det er saa sandt som noget; bestandig Medvind og Lykke er ikke altid gavnligt for os. Modgang og Ulykke kan være saa streng, at selv en stout Natur er ved at fortvivle. Men det Øje, som vædes af Sorgens Taarer, faar en klarere Synsevne, det bliver saa skarpt, at Blikket trænger igennem Sorgens mørke Mulm ind i den himmelske Verden, hvorved vi gennemtrænges af den Trøst, at vor Modgang en Gang skal faa Ende.

Der er ingen nok saa mørke Skyer, hvorover ikke en blaa Himmel hæver sig, husk det, min kære Dreng. Hengiv dig ikke til at udgranske Sorgen, lad aldrig den faa Overtaget over dit Sind i den Grad, saa du knækker over, som saa mange ulykkelige svage Stakler desværre gør i vor letfærdige Tid.

Menneskets Evne svarer ikke altid til dets Vilje, det er noget, enhver kan erfare. Men hvorledes skal man kunne lære denne bitre Sandhed?

Ved tre Ting, min kære Dreng: en god Samvittighed, et forstandigt Hjerter og et fromt Sind. Deres Køl er Tro, Haab og Kærlighed. Troen fører til højere Indsigt og Klarhed, Haabet lader det frygtssomme Blik stige opad mod Barmhertighedens og Naadens evige Stjerner, Kærligheden leder vor Stræben, ogsaa naar den glemmer Maalet.

Det er saa sandt dette, at vor Evne svarer ikke altid til vor Vilje, men i vort Sold, i vor Magt er dog støt Tro, Haab og Kærlighed, og de staar saa usigeligt højere, thi de er Sejrherre paa alle Livets Valpladser, thi de overvinder Verden.

Nu har jeg i dette Brev atter fortalt dig nogle af de store Sandheder, som efterhaanden kan blive til Grundstøtter for *din* Eftertanke, mit kære Barn.

Kan du nu bibringe din Kammerat lidt af den Belæring, gør du en god Gerning, thi han har sikkert ogsaa en Moder, der følger hans Velfærd, ligesom din Moders Tanker altid vil følge din Rejse gennem Livet. Og vi skulde jo alle helst staa glade og lykkelige ved det endelige Maal.

Sluttelig sender din Moder dig mange kærlige Hilsener og beder dig alvorligt søge at opmuntre din Kammerat og sprede hans Tungsind. Det vil skaffe dig selv Glæde at kunne være noget for ham.

(Fortsættes).

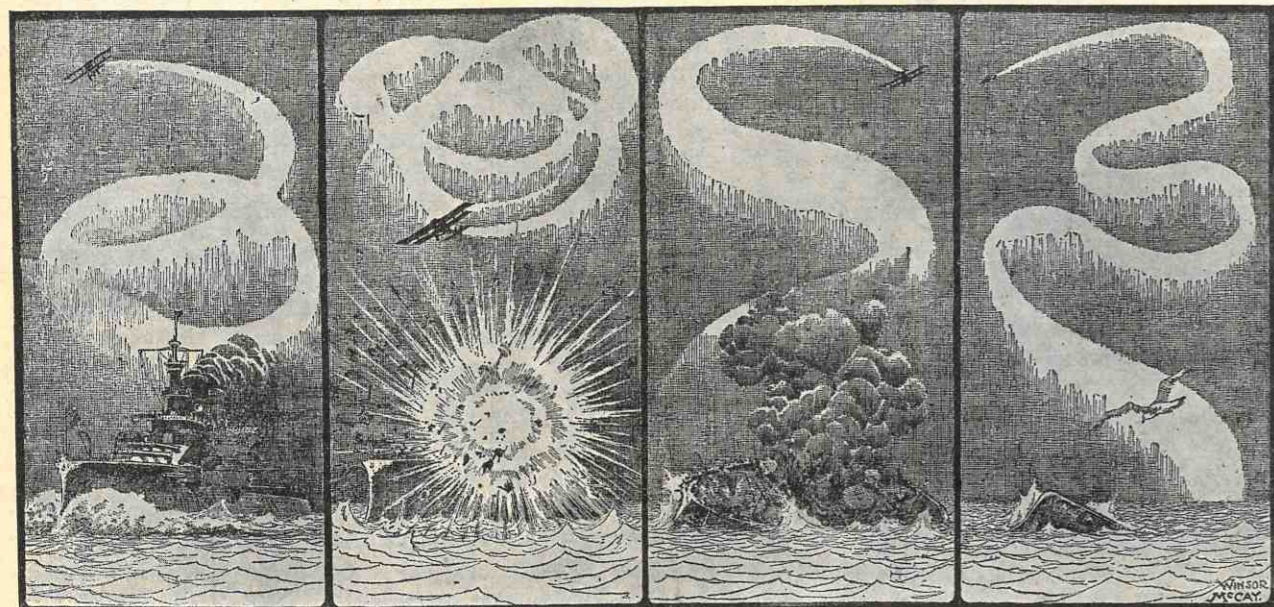


Fremtidskrigen ligger i Luften

Havet maa bøje sig for Luften, thi alt levende paa Havet er viet til Undergang, naar Luften vil det, paastaar den amerikanske General William Mitchell

AMERIKANEREN General William Mitchell vækker i denne Tid en meget stor Sensation ved sin voldsomme Propaganda for at faa Præsident Hoover til at indse, at hele Pointet for at sejre i en Krig i Fremtiden, ligger i, at man

Flyverne i Flokke, forrest de smaa lette, bagefter de store kraftige Maskiner paa en Tons og højere Vægt. De smaa Flyvere kaster lettere Bomber og Gasprojektiler, som fremkalder Forvirring og Kedelekspllosioner, der standser Skibet,



1. Flyveren viser sig. 2. Bomben nedkastes. 3. Skibet er ramt. 4. Undergang er Resultatet

udvikler sit Luftfarts-Krigsmateriel saa meget som muligt.

Mitchell, Amerikas bedste Flyver under det store Ragnarok, fortæller mange interessante Ting i sin Bog „Winget Defence“, bl. a. den store tyske Krydser „Ostfriesland“s Tilintetgørelse, som han var med til. Endvidere skildrer han en Del af de Eksperimenter, han har foretaget fra 1921 til 1923, som alle er iværksatte for at aabne Øjnene for sin Paastands Rigtighed, at Fremtidens Sejre maa erobres fra Luften.

Det er nødvendigt, siger Generalen bl. a., at 120 Mill. Amerikanere maa indse, hvad Flyvemaskiner vil betyde i den næste Krig. Lad alle de gammeldagstænkende Mennesker i den engelske Armé, som ikke tror paa, at Luftkrigen fuldstændig vil ændre Krigens Aasyn, kun bygge Krydsere en masse til at forsvare sine Kyster mod Pirater og for at ødelægge den kommercielle Krig, nogen Mening kan der maa ske være heri, men for Amerikas Vedkommende maa det store Forsvar ske fra Luften.

Fra Luften skal Fjenden ødelægges, thi der er ingen Grænser for, hvad Flyverne kan ødelægge.

De kan rydde Havene, tilintetgøre Byer, massakrere marscherende Arméer og udslætte selv de stærkeste Fæstninger.

Flyvemaskinen kaster Bomben ned og forsvinder i Skyerne, efterladende sig en Smule Røg, som skjuler den for Fjenden, men det sidste turde slet ikke være nødvendigt, fordi der intet levende Væsen bliver tilbage efter Eksplosionen, de kan forsaarsage.

I Krigens paa Havet mod de store Panserskibe kommer

bagefter kommer saa de store Maskiner, som fuldstændiggør Ødelæggelsen.

Det er slet ikke en Gang nødvendigt, paastaar Generalen, at selve Skibet træffes, rammer blot Bomben Vandet i dens Nærhed, er det nok, fordi komprimeret Vand tager Eksplosionens Kraft og kaster den paa Skibssiden under Vanøet, saa at selv det stærkeste Fartøj bliver viet til Undergang.

Et moderne Krigsskib, som koster ca. 50 Millioner Dollars at bygge og armere, og som skal bemandedes med ca. 1000 Mand, tilintetgøres i Løbet af fire Sekunder, paastaar Mitchell, uden paa nogen Maade at ville overdrive Virkeligheden.

En Flyvemaskine, der ikke staar i flere Dollars end en Tusindedel, og som kan betjenes af et Par Mand, er tilstrækkelig til den Mission. Endvidere har Flyverne den Fordel, at Skibene ikke kan naa dem, forinden de er over dem og i Færd med at frembringe Katastrofen.

Nej, paastaar Generalen: de store Krigsskibes og Krydsers Tid er forbi, thi hvorledes vil nogen vove at paastaa, at de kan gøre Nytte udover at være til Gavn under kommercielle Krige, naar Flyvemaskiner og Luftskibe, sekunderet af Undervands- og Torpedobaade, Bomber og Radio, er i Aktivitet.

„Vi Amerikanere véd, hvad vi ad Luftvejen kan udrette i en Fremtidskrig, men gid, at vi aldrig kommer til at vise Verden det,“ slutter Generalen sin interessante Bog med.

DET DANSKE PETROLEUMS-AKTIESELSKAB KØBENHAVN K.

Største Importør i Skandinavien af
Petroleum, Benzin og Brændselolie

TELEFON 2890



Telgr.-Adr. PETROLEUM

K · Y · OG M · V ·
Københavns Yacht- & Motor-Baadsværft A/S
Sundkrogsgade · Kalkbrænderihavnen.
KONSTRUERER OG BYGGER ALLE ARTER AF FARTØJER
Vinteropbevaring i lukket Garage. — Redningsbaade og Skibsbaade.
Telefon Ryvang 906. (Efter Kl. 5 Øbro 4612 y.)

G. W. FRYDENLUND & SØN
G. W. HARNISCH
Telefon Byen 3684. Ryvang 133. Holmens Kanal 32. Nygaardsvej 12.
SKIBSLANTERNER · SKIBSLAMPER · SKIBSINVENTAR
KOMPASHJÆLME · HAVNEFYR · REPARATIONER
KØBENHAVN
Telegr.-Adr.: Sølysfabr. Grundlagt 1842.

Dansk mek. Kedelrensings- og Isolationsforretning
KR. DREJER Nyhavn 57 - Telef. 5241 L. SABROE
Telf. Ryvang 407 Telef. V. 1941 u.
Udfører Kedelrensning og Rustbankning samt al
Slags Isolation af Damp-, Varme- og Køleanlæg.
Spec.: Lüneburger Magnesia 85 pct.

Vikingen er Skandinaviens eneste specielle maritime
Novellemagasin

Vikingen bringer de fleste Illustrationer fra Søfarten
Vikingen har Bud til alle, der interesserer sig for Livet
til Søs

Vikingen koster kun 50 Øre pr. Nummer, Kr. 1,50 Kvar-
talet, Kr. 3,00 halvårlig og Kr. 6,00 helaarlig

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRESUNDBY

Bunkers:
Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: K U L



GRUNDLAGT 1755

IVER C. WEILBACH & CO.

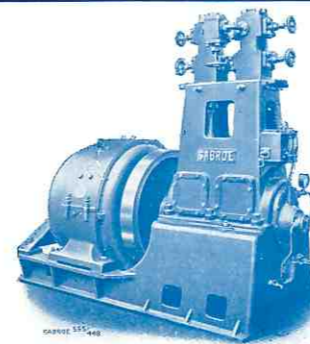
SØLVER & SVARRER

Norsk Statsautoriserede Kompassrettere.

Eneste Specialforretn. i
Kompasser & Nautiske
Instrumenter i Danmark.

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

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN TELEFON C. 1027



2 Cyl. Marine Type Kompressor.

SABROE KØLEANLÆG

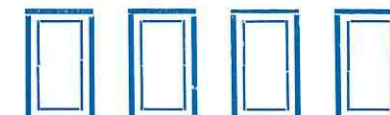
ARBEJDER OVERALT

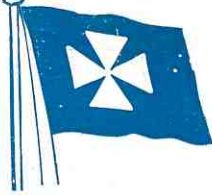
AKTIESELSKABET THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

TELEGRAMADRESSE: SABROE — TELEFON 370

AFDELING I KØBENHAVN:

PUGGAARDSGADE 14 — TELEGRAMADRESSE: SABROES, TELEFON C. 1764 — 9842



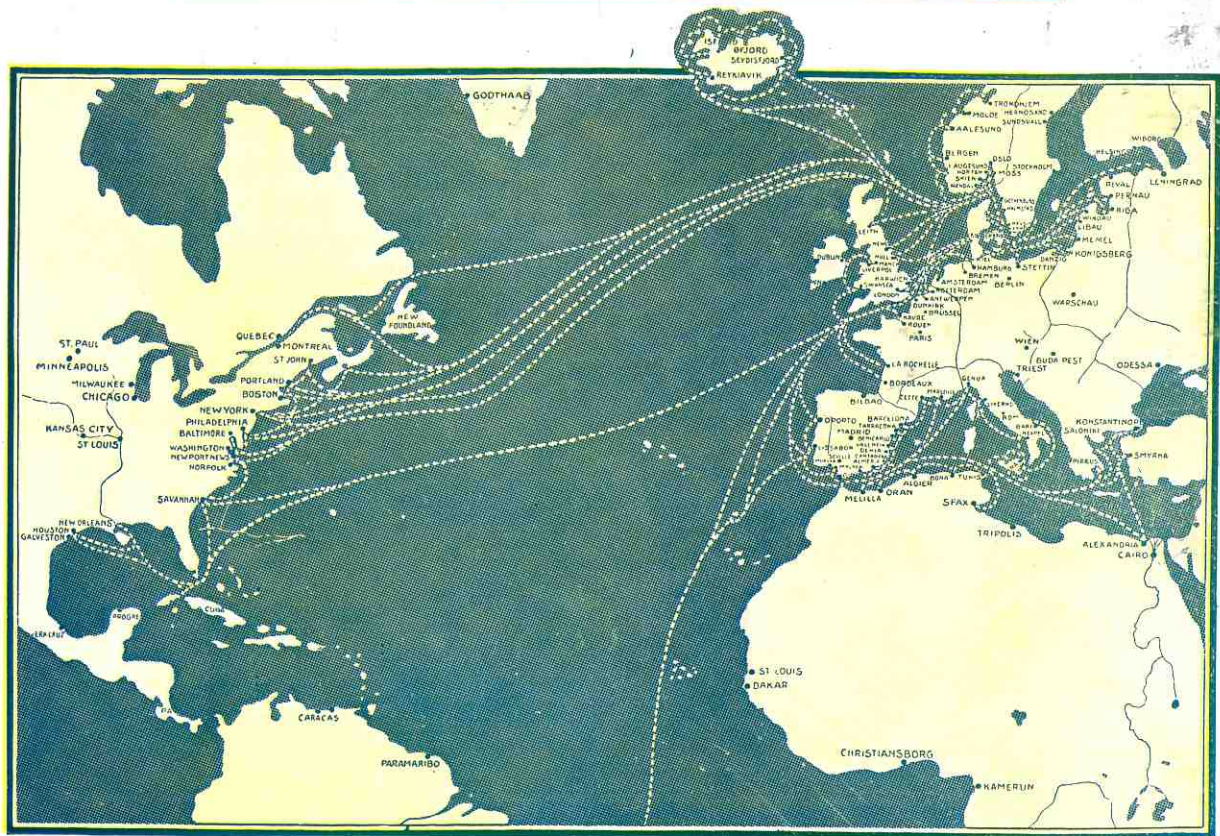


DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

(THE UNITED STEAMSHIP-COMP. LTD.)

SELSKABETS HOVEDKONTORER: KØBENHAVN



BILLETSALG TIL SELSKABETS SAMTLIGE RUTER: KONGENS NYTORV Nr. 8